

VALEUR PROBANTE DU CONNAISSEMENT

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 8 Décembre 1933, à 14 heures

PAR

Silvio BALTER

Président : M. RIPERT, professeur.

Suffragants } *MM. HAMEL, professeur.*
LEPARGNEUR, professeur.

PARIS

LES EDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON et Cie

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1933

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver
les opinions émises dans les thèses, ces opinions
doivent être considérées comme propres à leurs
auteurs.*

VALEUR PROBANTE DU CONNAISSEMENT

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 8 Décembre 1933, à 14 heures

PAR

Silvio BALTER

Président : M. RIPERT, professeur.

Suffragants } *MM. HAMEL, professeur.*
LEPARGNEUR, professeur.

PARIS

LES EDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON et Cie

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1933



INTRODUCTION

Le connaissement est un titre de la plus haute importance dans le commerce. Il est émis toutes les fois qu'un transport de marchandises par mer a lieu.

Entre les mains du chargeur, le connaissement ne constitue pas seulement le récépissé grâce auquel il se fera délivrer les marchandises à destination, mais il est utilisé aussi comme un puissant moyen de crédit.

Le transporteur étant lié envers un porteur de bonne foi d'un connaissement d'une manière absolue pour tout ce qu'il énonce, il est résulté que ce titre est devenu une sorte de succédané des marchandises qu'il constate. Les donneurs de crédit avancent, de ce fait, assez facilement, sur remise d'un connaissement des fonds. Ils ont entre leurs mains une sûreté sur laquelle ils peuvent compter se payer au cas où leur débiteur n'honore pas la dette à échéance. Porteurs par endossement du connaissement, ils se présentent et se font délivrer les marchandises qui constituent une garantie équivalente au gage. Tous les financements de l'exportation comme de l'importation se font sur la base de ce document. Epinglé à une traite, le connaissement a fait la fortune de ce mode de crédit moderne qu'on appelle le crédit documentaire. Pour que le connaissement puisse accomplir entièrement son rôle nouveau de titre de crédit, il faut que les indications qu'il contient et qui se réfèrent à la marchandise transportée ne puissent être discutées par le trans-

porteur à l'égard des tiers. La valeur probante du connaissement en tant que preuve du chargement présente donc un intérêt primordial.

Le connaissement sert aussi à prouver le contrat d'affrètement. Le Code de commerce n'a pas réglementé ce titre en vue d'accomplir cette fonction. Ce sont les usages de la pratique commerciale maritime qui l'ont consacré dans ce rôle. Certaines difficultés s'élèvent quant à la preuve qui en résulte et nous allons voir que ces cas se ramènent autour de ce point crucial du commerce maritime, les clauses de non responsabilité.

Les obligations qui incombent au transporteur par suite de la grande valeur qu'on reconnaît au connaissement constituent une charge très lourde pour celui-ci. Par certaines clauses qu'ils inscrivent dans les connaissements, d'autres fois par des conventions qu'ils passent avec les expéditeurs, les armateurs ont cherché à détruire la preuve qui résulte du connaissement. A la suite d'un manquant ou d'une avarie, si le connaissement contient des clauses non approbatives de ses mentions, le porteur doit faire la preuve des marchandises embarquées, car le connaissement ne constituera plus une preuve suffisante.

Par l'insertion de ces clauses dans les connaissements, ce titre ne présente plus la même sécurité pour les tiers. Le monde commercial s'est ému des inconvénients que présentait cet état des choses. A La Haye, en 1921, à Bruxelles, en 1922, expéditeurs, banquiers, assureurs et transporteurs se réunirent pour donner une réglementation nouvelle au connaissement en vue de lui assurer une valeur circulatoire efficace.

De tous ces points de vue, nous allons étudier la valeur probante du connaissement.

CHAPITRE PREMIER

Connaissance preuve du chargement

Le connaissance a actuellement trois fonctions : il prouve le chargement des marchandises au bord des navires, il prouve le contrat d'affrètement et il constitue un titre représentatif des marchandises flottantes. De ces trois fonctions, c'est la preuve du chargement qui constitue la notion légale que représente le connaissance. C'est en vue de cette preuve qu'il a été réglementé par le Code de commerce. Les autres rôles qu'il assume sont des créations récentes des usages commerciaux. Nous allons commencer notre étude par l'analyse du connaissance en tant que preuve du chargement, car c'est sa fonction originaire et surtout celle qui présente le plus d'importance.

Le connaissance est au centre des transactions diverses. Ventes maritimes, opérations de crédit documentaire, contrats d'assurances se réalisent grâce à ce document. De ce fait, un grand nombre de personnes se voient opposer la preuve qui résulte du connaissance. A côté du chargeur et du transporteur apparaissent donc les tiers, destinataires, banquiers, assureurs. Quelle sera la valeur probante à l'égard de ces personnes, soit qu'on envisage les parties, soit les tiers ?

Les articles 281-283 du Code de commerce réglementent la rédaction et la force probante du connaissance. Si cet acte

ne respecte pas la réglementation légale sera-t-il impropre à prouver le chargement, soit à l'égard des parties, soit à l'égard des tiers ?

Lorsqu'un connaissement n'a pas été rédigé, comment pourra-t-on prouver le chargement des marchandises sur les navires ? Ce sont autant de questions que nous allons analyser au cours de ce chapitre. Mais avant d'exposer les problèmes soulevés par la force probante du connaissement, nous allons esquisser la force probante des preuves écrites tant civiles que commerciales. Ce préliminaire est nécessaire, car le connaissement est un acte sous-seing privé; avant donc de savoir quelle est la force probante du connaissement dans la pratique commerciale maritime, il faut que nous exposions les règles qui constituent le régime du droit commun.

Ce chapitre comprendra donc quatre sections :

Section I. — Force probante des actes sous-seing privé.

Section II. — Valeur probante d'un connaissement régulier :

- 1° Entre parties;
- 2° Entre parties et tiers.

Section III. — Valeur probante d'un connaissement irrégulier.

Section IV. — Absence du connaissement.

Section I — Force probante des actes sous seing privé

La force probante des écrits sous-seing privé peut-être envisagée au point de vue de l'acte considéré en lui-même et au point de vue de son contenu. Il s'agit de voir si l'acte

qu'on oppose fait preuve de sa réalité et ensuite jusqu'à quel degré il fait preuve des mentions qui y sont renfermées. Si la réalité de l'acte est contestée, deux situations peuvent se présenter. La personne à qui on l'oppose peut, soit désavouer l'acte s'il conteste que l'écriture et la signature sont siennes, soit déclarer méconnaître l'écriture et la signature, si on lui oppose un acte provenant d'un de ses auteurs. Dans les deux cas, on procède à une vérification des écritures en justice.

La sincérité de l'acte étant établie, il s'agit de déterminer la foi due à son contenu, car il peut souvent y avoir contestation entre les parties sur la vérité des faits qu'il relate. En droit civil comme en droit commercial, l'acte sous-seing privé ne fait foi de son contenu que jusqu'à la preuve contraire ¹. On peut donc toujours contester l'exactitude des faits qu'il relate, pourvu qu'on se croit en mesure de faire une contre-démonstration. La faculté qui est laissée aux intéressés de combattre la preuve qui résulte d'un acte écrit n'entraîne pas le droit d'utiliser en vue de ce but tout moyen de preuves. Sur ce point, il y a une grande différence entre le droit civil et le droit commercial, et cela tient à ce que dans le premier cas il y a une certaine restriction quant aux preuves qu'on peut employer, tandis que dans le second cas, les preuves sont libres. Il en résultera qu'un acte écrit civil sera combattu plus difficilement qu'un écrit commercial, car il faudra se servir seulement de certaines preuves.

En droit civil, les preuves ne sont pas libres. C'est le système des preuves pré-constituées qui constitue la règle commune. On ne peut pas prouver par n'importe quel moyen une

1. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 5^e éd., III, n° 55.

convention. La loi exige la rédaction d'un acte toutes les fois que la valeur de l'objet de la convention excède la somme de 500 francs (art. 1341 C. civ.). L'obligation de rédiger un acte date déjà depuis longtemps; elle remonte à l'ordonnance des Moulins (1581). Des raisons d'opportunité et de simplification ont imposé cette solution; on a voulu ainsi éviter les incertitudes et les complications que produit la preuve testimoniale. L'article 1341 énonce une autre règle : la preuve contraire aux actes écrits ne peut être faite ni par témoins, ni par présomptions (art. 1353 C. civ.). Cette disposition est le complément nécessaire de la première. Du moment que la crainte des subornations des témoins, ainsi que les lenteurs et frais auxquels donnent lieu les enquêtes, constituent la cause de l'exigence d'un écrit, le vœu du législateur n'aurait pas été observé si on pouvait prouver par témoins et présomptions contre et outre le contenu des actes. Cette seconde disposition est encore plus sévère, car la preuve testimoniale est interdite à l'encontre d'un acte écrit, encore qu'il s'agisse d'une somme ou valeur moindre de 500 francs. En présence de ces restrictions, la preuve contraire à un écrit ne pourra résulter que d'un autre écrit, d'un aveu ou d'un serment.

Il y a certains cas où ces règles ne reçoivent pas application. Ce sont les exceptions que comporte l'art. 1341. Il y en a trois :

1° Lorsqu'on a dérogé par une convention expresse aux dispositions de l'art. 1341, cet article n'étant pas d'ordre public, il en résulte qu'une convention y dérogeant est licite ¹;

2° Lorsqu'il y a un commencement de preuve par écrit

1. Colin et Capitant, *Cours élémentaire de droit civil français*, 7^e éd., II, n° 474-3.

émané de celui contre lequel la demande est formée ou de celui qu'il représente et qui rend vraisemblable le fait allégué (art. 1347 C. civ.);

3° Lorsqu'il n'a pas été possible au créancier de se procurer une preuve littérale (art. 1348 C. civ.).

Dans le droit commercial, les preuves sont libres. Il n'y a pas de restrictions, ni de limitations quant aux preuves qu'on peut employer pour faire reconnaître en justice la vérité d'un fait ou d'une convention qu'on allègue. Cette conception est traditionnelle en France. L'édit de Charles IX (1563), qui institua à Paris la juridiction consulaire, admettait déjà la liberté des preuves en matière commerciale. Des raisons sérieuses ont imposé cette solution. Les transactions commerciales se concluent avec une grande rapidité; ce serait une entrave apportée aux commerce si on exigeait des négociants la nécessité d'un écrit pour constituer la preuve de toutes leurs opérations. En outre, les relations commerciales demandent beaucoup de simplicité dans les formes; ce besoin se concilierait difficilement avec l'obligation des preuves pré-constituées.

Les articles 1341, 2° al., C. civ., et 109 C. com., posent clairement ce principe. L'art. 109 C. com. est surtout très net là-dessus. Il énumère les moyens de preuves les plus divers et mentionne spécialement la preuve testimoniale sans ajouter aucune réserve relative à la somme ou valeur. Il n'y a jamais eu d'hésitation quant à l'interprétation qu'il convient de donner à ces articles. Par contre, on a soutenu qu'en droit commercial comme dans le droit civil, la défense de prouver contre et outre le contenu aux actes écrits par témoins et présomptions est applicable, nonobstant la règle générale posée par l'art. 109 C. com. On donnait en faveur de cette opinion des arguments tirés des travaux préparatoires à la rédaction du Code de commerce. On invo-

quait aussi le danger qu'il y a à faire revivre des pourparlers sans aucun caractère sérieux pour trouver le germe d'une obligation à laquelle les parties n'ont pas voulu s'engager. Le recours à la preuve testimoniale et aux présomptions ne peut qu'aggraver ce péril. Cette opinion a été adoptée par plusieurs Cours d'appel au cours de la première moitié du xix^e siècle ¹. Depuis fort longtemps, la doctrine et la jurisprudence ont délaissé ce point de vue ². Les textes régissant les preuves commerciales n'autorisent pas une pareille interprétation. L'art. 1341 C. civ., après avoir posé les deux règles concernant l'interdiction de la preuve testimoniale en matière civile, ajoute dans un dernier alinéa : « Le tout sans préjudice de ce qui est prescrit dans les lois relatives au commerce. » Or, l'art. 109 C. com., auquel il est fait allusion, ne comporte aucune réserve de nature à confirmer le point de vue que soutenait la jurisprudence autrefois.

La liberté des preuves n'est pourtant pas complète, même dans le droit commercial. Une disposition finale de l'art. 109 en restreint dans une certaine mesure l'étendue. L'art. 109, dernier alinéa, est ainsi conçu :

« Par la preuve testimoniale dans les cas où le tribunal croira devoir l'admettre. »

Il résulte de ce texte que le droit de recourir à la preuve testimoniale n'est jamais un droit pour les plaideurs en matière commerciale. Elle peut seulement être admise par les juges en égard des circonstances des espèces. Cette disposition révèle la défaveur dans laquelle le législateur tient la preuve testimoniale. Le pouvoir des juges, lorsqu'ils jugent en matière commerciale, d'accepter ou de refuser

1. Bonnier, *Traité des preuves en droit civil et en droit criminel*, 4^e édit., t. I, n^o 145.

2. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, III, n^o 78.

l'administration de la preuve par témoins, n'est limité par aucun texte. Cette preuve pourra être souvent plus facilement produite en matière civile, où il y a pourtant les restrictions concernant la preuve testimoniale prévues par l'art 1341 C. civ., qu'en matière commerciale où en principe il n'y a aucune limitation quant à la preuve des opérations de commerce.

Dans un procès civil, le recours aux témoins constitue dans certains cas un droit pour les parties. Il en est ainsi dans les cas prévus par l'art. 1348, où lorsque la valeur du litige ne dépasse pas 500 francs. Si ce moyen de preuve est proposé pour des faits pertinents et admissibles, le juge ne peut pas refuser l'administration de cette preuve. Par contre, à l'occasion d'un procès commercial, comme il n'y a pas de pendant à l'art. 1348 C. civ. dans le Code de commerce et comme l'art. 109 C. com. ne distingue pas suivant la valeur du litige, le juge peut toujours refuser d'admettre la preuve testimoniale, les faits allégués fussent-ils pertinents et admissibles¹. L'admission de cette preuve est toujours laissée à la discrétion des juges. Les parties n'ont pas le droit d'imposer aux juges l'admission de la preuve par témoins.

Cette particularité du droit commercial concernant la preuve testimoniale sera appliquée en matière de connaissements. La preuve par témoins sera presque toujours rejetée, quand on voudra combattre les énonciations de ce document. Car il est d'un intérêt supérieur à ce que ce titre circule avec une parfaite sécurité à l'égard de ceux qui lui ont fait confiance; que les indications qu'il renferme ne puissent être contredites à l'aide d'un moyen de preuve présentant peu de garanties de sincérité et de certitude.

1. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, III, n° 79.

On doit appliquer les considérations qui précèdent aussi aux présomptions, car elles sont admises comme moyen de preuve toutes les fois que la preuve par témoins l'est aussi ¹.

Avec les explications qui précèdent, nous n'avons pas donné une vue complète sur le système des preuves en droit commercial.

Il y a beaucoup d'actes juridiques qui, au point de vue probatoire, ne sont pas régis par l'art. 109 C. com. On revient, quant à la preuve de ces actes, aux règles posées par le Code civil. Dans le Code de commerce et dans certaines lois postérieures, on trouve l'énumération des actes pour lesquelles on a délaissée la conception de la liberté des preuves en faveur du principe de la preuve pré-constituée.

Ces contrats sont prévus par les art. 39, 41, 49, 195, 273, art. 332 C. com., loi 24 juillet 1867, art. 1 et art. 21, 2- al.; les textes se réfèrent aux contrats de société, aux contrats maritimes et aux contrats d'assurances.

Le législateur, en exigeant pour ces actes le retour aux règles des preuves civiles, a été conséquent avec sa tendance d'éviter où il est possible la preuve testimoniale.

La soumission de ces contrats à ces principes se justifie par deux motifs :

1° Les contrats dont il s'agit renferment ordinairement des clauses nombreuses et très compliquées;

2° Ces contrats ne se renouvellent pas en général très souvent pour la même personne; ils ne se concluent parfois qu'après de longs pourparlers.

A ce double point de vue, la nécessité d'une preuve écrite,

1. Cass. civ., mars 1897, D. 1897.1.356; Cass. Req., 21 juillet 1909. D. 1909.1.64.

loin de se présenter comme un inconvénient au commerce, se présente, par contre, comme un avantage.

En face d'un contrat contenant une multitude de clauses, il est préférable d'imposer la rédaction d'un écrit, car on supprime ainsi toute possibilité de contestation quant à l'écriture et aux conditions du contrat. Quant à l'intérêt qu'il y a de dispenser les opérations commerciales de tout formalisme, la nature spéciale de ces contrats enlève toute objection de ce point de vue. Il a été considéré que la nécessité de leur constatation par écrit ne nuit aucunement à la célérité nécessaire dans les opérations de commerce.

Pour ces contrats, on a considéré que le Code de commerce est même plus rigoureux quant à l'exclusion de la preuve testimoniale¹. La preuve par témoins est exclue d'une façon absolue, sans distinction d'un taux plus ou moins élevé de la valeur de l'objet de ces conventions; les articles qui exigent pour ces contrats la preuve écrite ne font pas la distinction prévue par l'art. 1341 C. civ.

L'exigence d'un écrit et l'exclusion de la preuve testimoniale ne sont pas les seules exceptions aux principes des preuves commerciales, en ce qui concerne ces contrats. On devra leur appliquer aussi les autres règles concernant les preuves écrites, à savoir celles dont s'occupent les art. 1325, 1326 et 1328 C. civ.².

Il faut ajouter que l'exigence d'un écrit n'est requise que pour la preuve de ces contrats. Ces contrats étant consensuels, en l'absence d'un écrit, on pourra encore les prouver par l'aveu ou le serment des parties.

Les actes écrits ont la même force probante en civil com-

1. Laurin sur Crep, *Droit maritime*, II, p. 30.

2. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, III, n° 58 *ter*; Ripert, *Droit maritime*, 3^e éd., t. II, n° 1446.

me en commercial. Elles font foi à l'égard des parties comme des tiers de toutes les mentions qu'ils contiennent, seulement jusqu'à preuve du contraire.

En matière civile, il faut signaler une distinction qu'on doit faire quant à la force probante de la date. Le principe qui a été exposé quant à l'opposabilité d'un acte aux parties comme aux tiers ne s'applique pas quant à la date que peut mentionner au acte civil. Quand on oppose un acte civil à un tiers, il ne fait plus foi de sa date. Pour ce faire, il faut que l'acte se conforme à une des dispositions de l'art. 1328 C. civ., qui montre comment un acte sous-seing privé acquiert date certaine à l'égard des tiers. C'est, soit par l'enregistrement, soit du moment de la date de la mort d'un signataire, soit du moment de l'inscription de la substance de l'acte sous-seing privé dans un acte public. L'art. 1328 n'étant pas reproduit au Code commercial, la doctrine et la jurisprudence se sont fixées dans le sens que cette règle n'est pas applicable en matière commerciale³.

Section II. — Valeur probante d'un connaissance régulier.

Le connaissance est un acte sous-seing privé qui paraît être soumis à certaines formes pour faire la preuve de son contenu. Cela résulte d'une lecture un peu rapide des art. 281 et 282 C. com. combinés avec l'art. 283 C. com.

Pour une analyse méthodique de la question qui nous préoccupe, nous allons raisonner d'abord sur un connaissance qui contient toutes les mentions énumérées par les

1. Colin et Capitant, *Droit civil* II, p. 426; Cass. Req., 9 janv. 1906, S. 1906.1.262.

art. 281 et 282 C. com. Dans une section suivante, nous envisagerons le connaissance irrégulier.

Supposons donc que nous nous trouvons devant un connaissance régulier, ce qui d'ailleurs constitue la règle commune dans la pratique; nous allons tâcher de voir quelle est la valeur probatoire d'un pareil titre.

L'art. 283 du Code de commerce est le texte qui régit ce problème. La teneur est la suivante :

« Le connaissance rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs. »

Si précis que semble être ce texte, il ne fournit pas des données complètes, dont on peut faire état, quant à la solution des difficultés que soulève la valeur de la preuve qui résulte d'un connaissance.

L'article 283 est trop concis. Il dit seulement que le connaissance fait foi entre certaines personnes. On voudrait trouver quelque chose en plus. Il ne suffit pas de dire qu'un acte fait foi de son contenu pour trancher la question de la valeur probante d'un acte d'une importance aussi grande que le connaissance. Tout acte qu'on rédige en vue d'une preuve fait foi. Mais quant à la valeur qu'il faut accorder à la preuve qui résulte du connaissance et au fait de savoir si ce titre aura la même valeur à l'égard de tout intéressé ou, s'il y a lieu, de faire une discrimination entre ceux-ci, on ne trouve aucune indication dans le Code.

Deux hypothèses peuvent être considérées quant à la valeur qu'on peut accorder à la preuve qui résulte du connaissance :

1° Le connaissance a une force probante absolue; on exclue dans ce cas toute preuve contraire;

2° Le connaissance a une force probante relative; on

permet dans ce cas la preuve contraire. Et dans cette situation, il faudra encore voir si ce sont les règles probatoires en matière civile ou en matière commerciale qui vont s'appliquer.

Ces deux hypothèses seront envisagées successivement pour voir dans laquelle des deux on pourra situer le connaissance et en conséquence quelles en seront les règles d'après lesquelles on pourra apprécier la valeur probante de ce titre.

I. — La première hypothèse, celle qui se réfère à la force probante absolue du connaissance est difficile à retenir, car elle constitue une exception aux principes généraux des preuves. En règle commune, un acte écrit ne fait preuve que jusqu'à la preuve contraire. Si le connaissance pouvait être considéré comme constituant une preuve absolue de ce qu'il constate, une telle preuve étant une exception, devrait faire l'objet d'une mention spéciale dans le texte qui l'édicte. Or, l'art. 283, par sa rédaction, n'autorise pas une pareille interprétation. Pourtant, ces temps derniers, la Cour d'Aix s'est prononcée justement dans ce sens. Nous citons cette jurisprudence à peu près unique, à notre connaissance, pour en montrer la fausse conception qu'elle a de la force probante du connaissance.

Dans un arrêt du 30 avril 1930, la Cour d'Aix ¹ s'exprime de la façon suivante :

« Attendu que le connaissance fait foi de son contenu entre toutes les parties intéressées au chargement, et que la présomption de véracité qui s'attache à ses énonciations revêt le caractère d'une présomption contre laquelle aucune preuve contraire n'est admissible, sauf le cas de fraude. »

1. C. Aix, 30 avril 1930. *Rev. Dor sup.*, T. II, p. 490.

Nous ne croyons pas cette solution juste. Le connaissance ne constitue pas au point de vue probatoire une présomption. C'est une preuve qui est créée par des intéressés et une preuve qui peut être combattue. Cependant, nous admettons qu'il y a des personnes à l'égard desquelles le connaissance constate irrévocablement ce qu'il mentionne, nous le verrons par la suite; mais à considérer principalement cet acte comme une preuve absolue à l'égard de tous, c'est exagérer la foi due au connaissance.

On peut voir dans ce jugement un signe de la tendance qui se manifeste dans la jurisprudence à considérer le connaissance sous cet aspect, étant donné que ce titre est devenu dans le commerce un effet de crédit qui doit circuler sans aucun risque pour ceux qui lui font crédit en l'acceptant. Il ne peut remplir cette nouvelle fonction que lorsque toutes ses mentions seront considérées comme conforme à la vérité comme la vérité même.

La doctrine n'envisage pas l'hypothèse du connaissance preuve absolue d'une façon générale, et l'arrêt de la Cour d'Aix a été même critiqué ¹.

II. — Nous restons en présence de la deuxième hypothèse : le connaissance a une force probante relative. Cette hypothèse nous retiendra plus longuement, car dans son cadre se situe le connaissance. Ainsi ce titre, loin de faire exception aux règles commune, aura la valeur probante de tout acte sous-seing privé. A condition d'être revêtu de la signature des parties contractantes, ou seulement de celles qui s'obligent, il fait foi de son contenu à l'égard de tous, sauf le droit réservé aux intéressés à prouver le contraire, et il entraîne la conviction des juges.

1. G. Marais, *Du crédit documentaire*, 2^e éd., p. 98.

Tout n'est pas dit par cette constatation qui découle normalement de l'art. 283 C. com.

Nous avons vu dans la première section de ce chapitre que la force probante d'un acte diffère, suivant qu'on se trouve devant un acte régi par les règles probatoires civiles ou par les règles probatoires commerciales; cela est dû à ce que les moyens de preuves qu'on peut administrer contre un acte sont soumis à une certaine restriction en matière civile, libres par contre en matière commerciale.

Quelle est la nature du connaissance à ce point de vue ?
Acte civil ou acte commercial ?

Pour considérer le connaissance comme un acte sous-seing privé civil, il faut que l'opération dont il constitue la preuve soit de nature civile aussi. Le chargement, que constate le connaissance est une opération matérielle. Pour pouvoir apprécier son caractère, il faut considérer le contrat d'affrètement, dont il est la suite nécessaire. De la nature qu'on attribuera à ce contrat découlera aussi la nature du connaissance.

La question ne se pose que lorsqu'une des parties à l'acte est non commerçante. Cette partie ne pourra être que l'affréteur. Lorsque les deux parties sont commerçantes, il n'y a qu'à appliquer l'art. 633 C. com., qui est formel sur ce point ; il répute acte de commerce toute expédition et contrats maritimes.

Seulement, qu'arrive-t-il lorsqu'une partie, et nous le répétons, ce ne peut être que l'affréteur, est un non-commerçant. Supposons une personne qui veut faire transporter ses meubles meublants ou un propriétaire qui veut transporter la récolte de son fonds. Ne faudrait-il pas appliquer à cette situation la théorie de l'acte mixte et considérer le contrat comme civil à l'égard du non-commerçant ? On

devra alors considérer le connaissance aussi comme un acte civil à l'encontre du non-commerçant et au point de vue probatoire appliquer les règles posées par l'art. 1344 C. civ.

En doctrine, il y a une grande controverse autour de la théorie des actes mixtes. Pour l'exclusion des actes mixtes du droit maritime, on a avancé des arguments tirés des textes, d'une grande force.

M. Ripert soutient que la solution qui impose cette exclusion « semble bien résulter de l'art. 633 C. com., qui répute le contrat acte de commerce sans distinguer si la personne qui contracte avec l'armateur est ou non commerçante. L'art. 633 n'a pas été écrit pour donner une solution qui résulte déjà des principes généraux, il signifie quelque chose de plus, c'est que les actes énumérés ont le caractère commercial, même pour la personne qui n'est pas commerçante. » ¹.

Dans le même sens, on peut citer l'opinion de MM. Lyon-Caen et Renault ². Par contre, M. Bonnecase ³ prend nettement position contre cette interprétation qui a l'avantage de répartir toutes les affaires maritimes à une seule juridiction, à savoir les tribunaux de commerce.

La jurisprudence accepte les actes mixtes même en droit maritime. C'est surtout à l'occasion du contrat de passage et du contrat de l'engagement de l'équipage qu'on trouve ces solutions.

Cette controverse, autour des actes mixtes ne présente pas un grand intérêt en ce qui nous concerne, car les opérations qui occasionnent la création d'un connaissance ne

1. Ripert, *op. cit.*, I, n° 968.

2. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 158.

3. Bonnecase, *Traité de droit commercial maritime*, n° 80-84; même sens Danjon, *Traité de droit commercial maritime*, 2^e éd., I, n° 15.

mettent en jeu généralement que des professionnels du commerce. A cause de cela, le connaissance sera toujours un acte commercial. Nous n'avons pas trouvé des espèces contraires. Acte écrit commercial, ce seront donc les règles probatoires commerciales qui vont régir ce titre.

Dans nos développements précédents sur les preuves, nous avons vu que le principe de la liberté des preuves en matière commerciale comporte certaines exceptions. Pour certains actes on revient aux règles civiles des preuves.

D'après les art. 281 et 282 C. com. le connaissance doit être signé par les parties et il doit être rédigé en quatre exemplaires. Ne faut-il pas voir dans cette exigence le signe que le connaissance fait partie parmi les exceptions au principe de la liberté des preuves commerciales ?

L'intérêt de cette question est assez grand. Si le connaissance est considéré comme une exception la preuve contre ce titre ne pourra être faite qu'à l'aide d'un autre acte écrit, d'un aveu ou d'un serment; dans le cas contraire la preuve sera libre. La valeur probante de ce titre variera suivant qu'il sera dans un cas ou dans l'autre.

A lire les articles 281-283 C. com. on peut croire, à première vue, que leur but est d'exclure l'application du principe inscrit dans l'art. 109 C. com.; ce que l'exigence d'un écrit est en contradiction avec la liberté des preuves, c'est un retour aux dispositions du Code civil, qui impose la preuve pré-constituée. Le connaissance serait donc l'une des exceptions qui se trouvent dans le Code de commerce.

Cette constatation qui semble se dégager des art. 281 et 282 est difficile à admettre. Toutes les fois que le Code de commerce a fait une exception à l'art. 109, cela a été prévu d'une façon formelle. Ainsi, pour le contrat d'assurance, pour le contrat de société, pour l'affrètement, etc., les textes

qui s'y réfèrent exigent à peine de nullité la rédaction d'un écrit pour avoir une preuve valable du contrat. Si le connaissance devait constituer une exception, dans le sens des contrats dont il a été fait mention, il aurait fallu que l'article qui exige la rédaction de l'écrit soit tout aussi formel que les textes qui concernent les actes mentionnés. Il y a aussi un autre argument pour écarter la possibilité de considérer le connaissance comme une des exceptions à l'art. 109 C. com.

Le Code de commerce n'exige même pas toujours la rédaction d'un écrit. Il prévoit des cas où le chargement peut se prouver aussi par d'autres moyens. L'article 383 C. com. parle d'une façon générale des actes justificatifs du chargement; par ces mots, il ne vise certainement pas seulement le connaissance.

Ainsi, la possibilité de prouver le chargement en l'absence d'un connaissance, par des moyens de preuves divers, les actes justificatifs, contredit définitivement la faible indication contenue dans l'art. 282, à savoir : « Le connaissance est rédigé en quatre exemplaires », indication qui pourrait être interprétée dans le sens d'un retour aux dispositions du Code civil.

De ces deux arguments :

1° Inexistence d'une exigence précise quant à la nécessité d'un écrit;

2° Possibilité de prouver librement le chargement (art. 383), nous devons conclure que le connaissance ne constitue pas une dérogation aux principes de la liberté des preuves du droit commercial.

N'étant pas une des exceptions à l'art. 109, il s'ensuit que le connaissance n'est pas la preuve nécessaire du chargement et que tout moyen de preuve peut-être utilisé

pour le combattre. Sur le premier point, les auteurs et jurisprudence sont d'accord. Le deuxième point, par contre, est contesté. On considère généralement que la preuve testimoniale et la preuve par présomptions ne peuvent pas être administrées contre le connaissance. Nous croyons que cette solution est inconciliable avec la conclusion qui se réfère à la non exigence d'un écrit pour avoir une preuve légale du chargement.

Du moment qu'on n'exige pas sous peine de nullité la rédaction d'un écrit, cela implique qu'on ne soustrait pas ce fait juridique, le chargement, à l'application des règles posées par l'art. 109 C. com. Il en résulte que la preuve de ce fait doit être libre dans le sens des art. 1341, 2^e al., C. civ. et 109 C. com.; la preuve du chargement peut être faite par tout moyen, et si un acte écrit constitue cette preuve, on peut le combattre librement par tout moyen de preuve.

Il nous est cependant un peu difficile de contredire complètement la doctrine et la jurisprudence qui, d'une façon presque unanime, écartent la preuve testimoniale et la preuve par présomptions à l'encontre du connaissance. Comment se justifie une solution aussi contraire aux principes de preuves commerciales ?

Des motifs imposés par la pratique commerciale justifient cette attitude.

Le connaissance est devenu actuellement un titre de commerce qui a une grande importance. Pour lui assurer tout son effet de valeur circulatoire, il faut que ses mentions ne soient pas trop facilement mises en discussion.

On pouvait craindre que la possibilité de recourir à la preuve par témoins et par présomptions ne nuisent à ce titre envisagé sous cet angle; on les a donc écartés.

Evidemment, le souci de la jurisprudence est explicable. Les usages commerciaux ont fait du connaissance un centre d'intérêt des plus importants. Il n'est pas bon de permettre aux intéressés de critiquer trop facilement en ses énonciations. Seulement on aurait pu arriver au même résultat, renforcement de la valeur du connaissance, par une application plus fidèle des textes du Code de commerce.

On ne doit pas oublier que l'administration de la preuve testimoniale, et par conséquent des présomptions, ne constitue jamais, en matière commerciale, un droit pour les parties. Leur admission est laissée toujours à l'entière disposition des juges. Sur le fondement de cette règle édictée par l'art. 109, 8° al., les tribunaux peuvent toujours refuser l'administration de cette preuve quand elle n'est pas convaincante et assurer ainsi au connaissance une valeur et une force qui le rend capable d'accomplir pleinement sa fonction de titre de crédit.

De toute la partie qui précède, il s'ensuit que le connaissance est un écrit qui ne fait pas foi définitive; il constitue un acte qui a une force probante relative, qui fait la loi des parties tant qu'elle n'a pas été détruite par la preuve contraire. Et comme c'est un acte commercial, ce sont les règles probatoires du Code de commerce qui vont s'appliquer.

Les personnes qui viennent en contact avec le connaissance sont très nombreuses. Frêteurs, expéditeurs, transitaires, consignataires, banquiers, assureurs, et la liste de ceux-ci pourra encore s'allonger, voient passer journellement entre leurs mains ce titre. Il faudra examiner si à l'égard de tous les intéressés qu'implique le connaissance, les principes que nous avons dégagés vont s'appliquer

entièrement ou s'il n'y a pas lieu de faire certaines discriminations entre eux. Nous verrons qu'il y a des personnes entre lesquelles, au point de vue probatoire, le connaissance a les conséquences que nous avons déduites, tandis qu'à l'égard d'autres ce sera tout à fait changé. Pour expliquer ces changements, nous ferons aussi appel à d'autres théories juridiques.

La pratique commerciale impose un certain mode de comportement auquel on ne doit pas s'opposer au nom des principes; on ne doit non plus augmenter les exceptions à ces principes pour justifier les besoins nouveaux. Mieux vaut de recourir aux théories nouvelles à l'aide desquelles on puisse expliquer d'une façon unitaire un état des choses.

La partie qui précède restera pourtant la base de cette étude. Ce sont les solutions que nous avons développées qui resteront la règle commune dans la matière de la valeur probante du connaissance.

Nous diviserons cette section en deux paragraphes :

1° La valeur probante du connaissance dans les rapports entre parties;

2° La valeur probante du connaissance dans les rapports entre parties et tiers.

§ I. — *Rapports entre parties.*

Les personnes qu'il faut envisager, en parlant des parties, sont le chargeur et l'armateur. Ce sera donc celui qui fait l'expédition de certains biens et celui qui se charge d'exécuter cette expédition. Le Code, dans l'art. 282, les mentionne, car il demande que le connaissance soit signé par le chargeur et par le capitaine, les personnes entre lesquelles cet écrit intervient.

En ce qui concerne le chargeur, il n'y a rien à dire. Ce sera toujours la personne qui fait une expédition en son nom propre. Dans la même situation que le chargeur, il faut considérer ses mandataires. S'ils se prévalent du connaissance, ils seront considérés comme parties à l'acte. Ce seront soit des transitaires, soit des consignataires de la cargaison. Les premiers se chargent de toute l'expédition, les seconds se présentent comme destinataires pour se faire délivrer les marchandises que s'expédie le chargeur.

Ni dans un cas ni dans l'autre, le chargeur ou ses mandataires ne pourront se prévaloir de la qualité de tiers. Le chargeur est toujours dans ces cas au centre de l'opération. L'armateur est la deuxième partie. Pourtant, le Code ne parle pas de l'armateur, mais seulement du capitaine. Le fait de citer le capitaine comme partie au connaissance nous révèle une des anciennes pratiques de la mer, où le capitaine était presque toujours l'armateur et le propriétaire du navire qu'il commandait. La jurisprudence, par une juste interprétation, considère que le capitaine n'est qu'un agent de l'armateur et que le véritable intéressé et responsable à l'acte est ce dernier.

Il faut donc considérer comme deuxième partie à la rédaction du connaissance l'armateur. Le capitaine ne signe cet acte qu'en sa qualité d'agent de l'armateur. Tout autre agent maritime ou terrestre muni d'un pouvoir spécial soit du capitaine, qui est en quelque sorte le représentant légal de l'armateur, soit de l'armateur, pourra signer le connaissance et ce dernier sera toujours considéré avoir été partie à l'acte. Peu importe que le connaissance soit signé par le capitaine ou un autre agent; ils ne sont que les mandataires de l'armateur. Il y a aussi une

autre personne qui peut intervenir et qu'on doit considérer comme l'agent de l'armateur. C'est le consignataire du navire. Nombreuses étaient les controverses qui ont été suscitées autour de la nature juridique qu'il convient de donner au consignataire. Responsabilité personnelle ou responsabilité en tant que préposé de l'armateur; c'étaient les deux points de vue entre lesquels se partageait l'opinion de la jurisprudence. Actuellement, la jurisprudence s'est fixée dans le sens qu'il faut considérer ce consignataire comme le mandataire de l'armateur ¹.

Sont donc parties au connaissement : le chargeur, l'armateur et leurs mandataires réciproques.

Entre ces personnes, quelle sera la valeur probante du connaissement ?

Notre réponse à cette question est déjà connue. Le connaissement, acte sous-seing privé, ne fait foi de son contenu que jusqu'à la preuve contraire. Etant aussi un acte commercial, cette preuve contraire sera libre dans le sens de l'art. 109 C. com.

Si des contestations s'élèvent entre ces parties quant à l'exactitude des faits que relate le connaissement et qui peuvent se référer soit à la quantité des biens chargés, soit à leur qualité, soit à la date du chargement, etc., les parties ne pourront pas s'opposer ce titre d'une façon absolue. Celui qui se croit en mesure de prouver l'inexactitude d'une mention pourra le faire et dans ce but il peut utiliser tout moyen de preuve.

La doctrine et la jurisprudence soutiennent un point de vue différent. Pour elles, le connaissement constitue un des actes qui font exception aux règles sur la liberté des

1. Ripert *op. cit.*, 1, n° 882 Boitier, Consignataire du navire et de la cargaison.

preuves commerciales. Il sera régi par l'art. 1341 C. civ., qui ne permet comme preuve contraire à opposer à un écrit qu'un écrit émané de celui contre qui on veut prouver, qu'un aveu ou un serment.

Parmi les anciens auteurs, Bédarride est très formel sur ce point de vue. Nous le citons pour mieux faire valoir sa conception :

« A l'endroit du chargeur, du capitaine et de l'armateur, le connaissance régulier fait foi pleine, entière, absolue. Nulle preuve n'est admissible contre ses énonciations qui ne peuvent être altérées ni modifiées que par un acte écrit émanant de celui à qui l'on oppose. » ¹.

Desjardins ² se prononce dans le même sens, sauf qu'il n'insiste sur le caractère de preuve absolue que Bédarride veut attribuer au connaissance. A l'appui de son opinion, il cite même « in extenso » un arrêt de la Cour de Bordeaux du 28 décembre 1880 ³. Il s'agissait de savoir si l'armateur peut faire prévaloir à l'encontre des mentions d'un connaissance qui déterminait la date du chargement, une déclaration signée du capitaine, ou même un certificat délivré par la douane du port du chargement. La Cour a refusé d'accepter ces preuves.

Cet auteur réserve pourtant une hypothèse où la preuve contraire au connaissance pourra résulter même des témoins et présomptions. Ce sera au cas où des erreurs matérielles se seraient glissées dans le contexte du connaissance. Pour illustrer cette exception, il cite un jugement du tribunal du Havre de 1878 ⁴.

1. J. Bédarride, *Du commerce maritime*, 2^e éd., II, n° 696.

2. Desjardins, *Droit maritime*, IV, p. 45.

3. C. Bordeaux, 28 déc. 1880, Rec. de Marseille 1881.2.79.

4. Havre, 16 janv. 1878 Rec. Havre, 1878.1.42.

Parmi les auteurs modernes, MM. Lyon-Caen et Renault ¹, Danjon ², Bonnecase ³, Lacour ⁴, Sauvage ⁵, partagent tous cette opinion, que le connaissance étant un acte écrit, la preuve contraire à cet acte ne peut découler que d'un autre écrit, d'un aveu ou d'un serment.

Dans des thèses de doctorat écrites sur le Connaissance, on retrouve la même opinion. Nous citons les thèses de MM. Allemandou ⁶, Regimbeau ⁷, d'Hooghe ⁸, dans une thèse plus ancienne soutient cette opinion à l'égard seulement d'un connaissance qui contient scrupuleusement toutes les mentions exigées par les articles 281 et 282 C. com. Mais si la plus insignifiante de ces énonciations manque, le connaissance n'a plus de valeur probante et tout moyen de preuve peut-être utilisé pour le combattre. C'est une vieille théorie soutenue aussi autrefois par Locré et après par Bédarride.

M. Ripert ⁹ ne prend pas ouvertement parti sur cette question. Il incline en faveur de l'opinion qui autorise les parties à utiliser tout moyen de preuve pour être opposé au connaissance. Son opinion nous semble avoir été influencée dans ce sens par un arrêt de Cassation de 1922, qui a autorisé la preuve testimoniale à l'encontre du connaissance, car dans la deuxième édition de son traité, il excluait cette preuve comme tous les auteurs que nous avons cités ¹⁰.

1. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, 6^e éd., V, n° 708.

2. Danjon *Traité de droit maritime*, 2^e éd., II, n° 791 *bis*.

3. Bonnecase, *op. cit.*, n° 570.

4. Lacour, *Précis de droit maritime*, n° 223.

5. Sauvage, *Manuel pratique du transport des marchandises par mer*, n° 28.

6. Allemandou, *Force probante et opposabilité du connaissance*. Thèse Bordeaux, 1920, p. 120.

7. Regimbeau, *Le connaissance, sa nature juridique et ses fonctions à l'heure actuelle*, thèse Bordeaux, 1928, p. 20.

8. D'Hooghe, *Du connaissance*, thèse Lille, 1897, p. 164.

9. Ripert, *op. cit.*, 3^e éd., II, n° 1494.

10. Ripert, *op. cit.*, 2^e éd., II, n° 1494.

Dans un livre récent, M. Georges Marais ¹ se prononce en faveur de la soumission entière du connaissement aux principes de preuves commerciales. On pourra se servir pour combattre le connaissement des écrits comme des témoignages et des simples présomptions. Dans le même sens, nous citons l'opinion de M. F. Sohr ².

Que faut-il penser de l'opinion que donne dans son ensemble la doctrine ?

Nous croyons que c'est l'exigence de la rédaction du connaissement dont parle l'art. 282 qui pourrait expliquer l'opinion donnée par les auteurs. Et pourtant nous avons vu que le connaissement ne constitue pas la preuve nécessaire du chargement. En son absence, tout acte justificatif peut le prouver. Nous ne sommes donc pas dans le cadre d'une des exceptions de l'art. 109 C. com. Il n'y a donc pas de raison à appliquer l'art. 1341 C. civ. et restreindre les preuves que pourraient administrer les intéressés.

Pour ces raisons, nous croyons que l'opinion soutenue par M. Marais est la plus juridique.

Cette question, des preuves que peuvent utiliser les parties en vue de contredire le connaissement, ne présente pas une trop grande importance pratique. Les cas où il y aura lieu à faire la preuve contraire au connaissement supposent presque toujours une fraude commise par une des parties. C'est soit la fraude du chargeur qui a donné des indications inexactes quant aux marchandises qu'il veut expédier, soit a fraude du capitaine qui a émis un connaissement inexact. En cas de fraude, tout moyen de preuve est admis pour la prouver. Il n'y aura donc plus des restrictions d'aucune

1. G. Marais, *Du crédit documentaire*, 2^e éd. p. 97.

2. F. Lohr. A propos de l'art. 87 de la loi maritime et de la force probante du connaissement. *Le droit maritime*, 1911, p. 117, Bruxelles..

sorte au point de vue probatoire *Fraus omnia corrumpit*. Et nombreux sont les auteurs qui mentionnent expressément ce cas pour écarter à son occasion les règles tendant à la restriction de la liberté des preuves en matière de connaissance ¹.

Nous avons pourtant insisté assez longuement sur la règle que nous soutenons, car nous voulons donner sur la valeur probante du connaissance une règle unique soit qu'on envisage le connaissance régulier, soit celui qu'on considère comme irrégulier. Dans les deux cas, il n'est qu'un acte sous-seing privé commercial qui a la force probante de tout écrit commercial.

La jurisprudence ne s'est pas prononcée souvent d'une façon directe sur la valeur probante du connaissance dans les rapports entre parties. Ce que, les cas où l'armateur n'a des relations avec le chargeur, du moment de l'expédition des marchandises jusqu'à leur délivrance au port de destination, sont assez rares. Usuellement, le chargeur, après avoir reçu les documents, les endosse à l'acheteur de la marchandise chargée, ou les attachant à une traite, escompte cette traite documentaire à un banquier. De ce moment, il sort du cercle des relations qu'implique le connaissance. L'espèce courante constitue donc les rapports entre parties et tiers.

C'est dans des jugements intervenus sur ces espèces que nous allons trouver exposé d'une manière indirecte l'opinion de la jurisprudence sur la valeur du connaissance entre les parties.

Le tribunal de Marseille ², par un jugement du 30 novembre 1905, analysant la situation du destinataire, interdit

1. Ripert, *op. cit.*, II, n° 1494; Danjon, *op. cit.*, II, n° 791 *bis*.

2. Marseille, 30 nov. 1905, *Austran* t. 21, p. 475.

toute preuve contraire au connaissance à son encontre. Il réserve pourtant la possibilité de la preuve contraire au connaissance au cas où le destinataire serait le mandataire du chargeur.

M. Lyon-Caen, commentant ce jugement dans la *Revue critique*, l'approuve entièrement, le considérant conforme aux principes.

« Le capitaine est admis à prouver contre les énonciations du connaissance à l'égard des affréteurs..., il ne pourra faire autant à l'égard du destinataire que lorsque celui-ci étant un préposé de l'affréteur se confond avec lui. » ¹.

D'autres jugements, toujours à l'occasion de l'analyse de la situation des tiers de bonne foi qui se prévalent du connaissance, citent le chargeur à l'égard de qui on peut contredire le connaissance ².

Il résulte de la jurisprudence citée qu'entre parties le connaissance peut être combattu par une preuve contraire. Cette preuve contraire sera-t-elle libre suivant l'art. 109 C. com. ou soumise à certaines restrictions suivant l'art. 1341 C. civ. ?

La réponse à cete question, nous ne l'avons trouvé que dans deux jugements. Les espèces où cette question se pose sont très rares, car elles impliquent des litiges intervenant entre le chargeur et l'armateur. Or, cela n'arrive pas souvent. Il faudrait que le chargeur s'expédie à lui-même les marchandises. C'est notamment l'espèce dont s'est occupé le tribunal de Nantes en 1906 ³.

Il s'agissait d'un connaissance sans réserves qui constatait un chargement de fûts de vin. Il était en outre indi-

1. *Revue critique* 1907, p. 519, note Lyon-Caen sous Marseille. 30 nov. 1905.

2. Havre. 8 juin 1898, Autran t. 14, p. 75; C. Aix, 28 avril 1910, Autran, t. 26, p. 295; C. Rouen, 5 févr. 1913, Autran t. 29, p. 202.

3. Nantes, 1^{er} août 1906, Autran, t. 22, p. 308.

qué au connaissance que les fûts ont été chargés en bon état apparent de conditionnement et munis de plaques sur bondes. A l'arrivée, on trouve les fûts débondés et mouillés. Le capitaine soutenait qu'on lui a remis lors du chargement les fûts dans cet état et avec ce contenu et demandait à prouver par témoins et présomptions, à l'encontre du connaissance, ses affirmations.

Le tribunal, dans un attendu de principe, soutenait que : « le connaissance constitue une présomption juris et de jure contre laquelle aucune preuve contraire, sauf celles constituées par des écrits, ou une fraude reconnue, ne saurait être admise. »

Et sur ce fondement, il rejeta les preuves proposées par le capitaine. Quant à la fraude alléguée à la charge du capitaine, le tribunal ne le retint pas, étant donné l'honorabilité notoire du chargeur.

Ce jugement appelle certaines critiques. D'abord en ce qui concerne le mot de présomption dont est désigné le connaissance. Ce titre ne constitue pas une présomption. C'est une preuve complète qui, une fois produite, doit entraîner la conviction du juge. Mais aussi à un autre point de vue, le tribunal ne nous semble pas avoir donné une analyse juste; c'est lorsqu'il soumet l'application de la preuve contraire à l'art. 1341 C. civ.

Nous avons démontré par ailleurs que ce n'est pas notre point de vue. Du moment que la preuve du chargement est libre, la même liberté doit exister pour combattre l'écrit qui a été rédigé pour constater le chargement.

Nous entrevoyons dans ce jugement la tendance qu'a la jurisprudence à renforcer la valeur du connaissance. Entre parties, la jurisprudence, en soumettant le connaissance à l'art. 1341, C. civ., a choisi la règle juridique, qui permettra le moins de discussions. A l'égard des tiers, nous allons

le voir, comme on ne pourra plus écarter le principe de la liberté des preuves, on essaiera encore de limiter leurs droits en exigeant des preuves précises et concluantes à opposer au connaissance. Il est nécessaire de faire du connaissance un titre sur la foi duquel on puisse accomplir en pleine sécurité toutes sortes de transactions.

Seulement nous croyons qu'on aurait pu arriver au même résultat, du moins entre les parties, par une application plus fidèle des textes. Basé sur le dernier alinéa de l'art 109, C. com., qui laisse à l'appréciation des juges l'admission de la preuve testimoniale, le Tribunal de Nantes pouvait repousser les preuves que voulait donner le capitaine, étant donné l'honorabilité notoire du chargeur, qui ne pouvait être suspecté d'une déclaration inexacte des qualités des marchandises embarquées. Et on peut ainsi augmenter la valeur du connaissance sans être obligé de le considérer comme une présomption juris et de jure et sans le faire régir par l'art. 1341, C. civ.

La deuxième jurisprudence que nous avons trouvé sur cette question est assez récente : c'est un arrêt de rejet de la Chambre de requêtes. Sa conception est semblable à notre point de vue, car elle permet la preuve contraire au connaissance par tout moyen. Nous citons un des *attendus* :

« Attendu que la Cour d'appel statuant en matière commerciale n'était pas soumise aux règles édictées par l'art. 1341, C. civ.; qu'elle a donc pu fonder sa décision sur toutes les présomptions dont l'appréciation est du domaine exclusif des juges de fait » ¹.

Cet arrêt doit faire changer le point de vue de la doctrine et de la jurisprudence; il émane de la plus haute juridiction et il édicte une conception claire et juridique.

En Belgique, où les principes de législation sont identi-

1. Cass. Req., 29 juin 1922, S. 1922.1.323.

ques avec ceux de France, le Code de commerce et le Code civil belges sont à peu de choses semblables aux Codes français, la jurisprudence se prononce sur cette question, dans le sens de l'arrêt de la Chambre de requêtes précité.

Ainsi le Tribunal d'Anvers ¹, en 1864, à l'occasion d'un litige élevé entre un capitaine et son chargeur, estime que, bien que suivant l'art. 283, C. com., le connaissement fasse foi entre tous les intéressés au chargement, il ne s'ensuit pas que le contenu du connaissement ne puisse être l'objet d'une contestation et d'une preuve contraire, même par témoins.

La Cour de cassation belge ² s'est prononcé dans le même sens. L'espèce étant intéressante, nous la citons.

Un capitaine qui avait signé un connaissement pour une certaine quantité de bois, n'offre à destination qu'une quantité moindre. Il veut prouver par témoins que la quantité déchargée est égale à celle qui a été chargée et que donc l'indication fournie par le chargeur était inexacte. La Cour de cassation, loin d'infirmer l'arrêt dont il a été fait pourvoi, pour avoir accepté une preuve en contradiction avec la disposition de l'art. 42 de la loi du 21 août 1897 (art. 283, C. com. français) le confirme, car :

« Cet arrêt ne contredit en rien le principe qu'en matière commerciale la preuve par témoins et présomptions est admise et que les juges peuvent puiser des éléments dans les faits et circonstances dont l'appréciation leur appartient, même pour prouver contre et outre le contenu aux actes. »

La conclusion qui se dégage de l'étude de la doctrine et de la jurisprudence est la suivante : le connaissement est un acte sous-seing privé qui est régi par l'art. 1344, C. civ.

1. Anvers, 7 mai 1864. Jurispr. du port d'Anvers, 1864.1.26;

2. Cass belge, 7 mai 1907. Jurisp. d'Anvers, 1908.11.113.

Nous croyons que des considérations pratiques ont imposé cette solution.

Il n'est pas favorable au commerce que le connaissance puisse trop facilement être mis en discussion. Cette exigence de la pratique explique même les exagérations de certains tribunaux qui vont jusqu'à voir dans le connaissance une présomption juris et de jure.

Nous croyons voir pourtant dans la doctrine et la jurisprudence la plus récente un changement d'opinion. C'est que, si intéressantes que soient les considérations pratiques, on ne peut pas écarter l'application d'un texte si général comme l'art. 109, C. com., du moment que le connaissance ne constitue pas la preuve nécessaire du chargement.

Nous estimons que le connaissance constitue une preuve écrite commerciale, qui ne fait foi que jusqu'à la preuve du contraire.

Cette preuve contraire sera libre. L'administration de la preuve testimoniale ne constitue pas un droit pour les parties, son admission étant laissée à la prudence des juges consulaires.

§ II. — *Rapports entre parties et tiers.*

Entre les parties, la force probante du connaissance est toute relative. Cela tient à ce que le connaissance est un acte sous-seing privé et un pareil instrument ne fait foi de la sincérité des mentions qu'il contient que jusqu'à la preuve contraire.

Envisageons maintenant le cas où le connaissance est opposé à des tiers. Quelle sera sa force probante ? Sera-t-elle la même qu'entre parties ?

A ne regarder que les principes régissant les preuves, la réponse doit être affirmative. Le connaissance constate certains faits juridiques; si sa teneur ne correspond pas à la véracité de ces faits, on doit pouvoir prouver l'erreur ou l'inexactitude qui se sont glissées dans le texte et ainsi tâcher de rendre ce titre conforme à la réalité des faits qu'il a pour but de constater. La loi n'accorde pas une valeur absolue aux affirmations continues dans un acte sous-seing privé et elle ne fait aucune distinction sur ce point, soit qu'en cause sont les parties signataires, soit des tiers ¹.

Ainsi le tiers porteur du connaissance pourra prouver contre le chargeur ou l'armateur que les indications du connaissance ne sont pas exactes et ces derniers pourront faire la même preuve contre le porteur. La première possibilité n'est pas contestée. Il y a seulement certaines incertitudes sur la liberté plus ou moins grande qu'il faut accorder aux contradicteurs du connaissance dans le choix des preuves qu'ils veulent opposer à ce titre.

La deuxième possibilité, par contre, bien que se défendant à l'aide des principes probatoires, n'est soutenue par personne, étant insoutenable en fait. Il n'est ni équitable, ni utile que ceux qui ont coopéré à la rédaction d'un connaissance puissent être autorisés à combattre ce titre à l'égard des tiers. La sécurité des relations juridiques exige la protection de tous ceux qui croient à l'existence d'une cause réelle justifiant l'obligation prise par le transporteur par l'émission d'un connaissance. Admettre la preuve contraire à ce titre, contre des tiers porteurs, serait faire perdre au connaissance toute force représentative des marchandises, partant toute valeur de crédit et rendre possible des collusions frau-

1. Ripert, *op. cit.*, II, n° 1915 bis.

duleuses entre chargeurs et capitaines au détriment des tiers ¹.

Cette dérogation aux principes présente certaines difficultés à être justifiée. Pour cette justification, nous allons passer en revue les explications fournies par la doctrine et par la jurisprudence, en démontrant aussi l'opinion que nous soutenons.

Mais avant d'analyser la valeur probante du connaissance à l'égard des tiers, une question préliminaire doit être résolue. Le connaissance a-t-il tout au moins une valeur probante à leur encontre ? Cette question s'impose à nous, car il y a eu autrefois certains auteurs qui avaient sur ce point une conception spéciale.

Le connaissance fait foi de son contenu entre les parties comme à l'égard des tiers. Ce principe, actuellement incontesté, est édicté par l'art. 283 C. com., qui dit que le connaissance fait foi entre les parties et les assureurs.

On a pourtant soutenu autrefois que cette disposition de l'art. 283 est exceptionnelle, qu'elle déroge au droit commun puisqu'elle étend à des tiers les effets d'un acte auquel ils sont demeurés complètement étrangers ². Cette dérogation a été rendue nécessaire par les besoins du commerce. La discussion sur la nature exceptionnelle de l'art. 283 n'est pas restée seulement sur le plan théorique, on a voulu déduire la conséquence suivante.

Du moment que l'art. 283 constitue une exception aux principes, il faut interpréter ce texte « *ad litteram* ». L'art. 283 n'attribue de force probante qu'au connaissance régulier; dans le cas inverse, en présence d'un connaisse-

1. C. Rouen, 12 mai 1925, *Dor*, 24, p. 393.

2. Laurin sur Cresp, *Droit maritime*, II, p. 144; Boistel, *Droit maritime*, n° 1247.

ment ne contenant pas toutes les mentions prévues par les art. 281 et 282, C. com., il faut revenir au droit commun et, dans ce cas, ceux qui voudront opposer le fait du chargement à des tiers, aux assureurs surtout, ne pourront plus le faire à l'aide du connaissance. Ils devront utiliser d'autres moyens de preuve en vue de ce but. Le Code de commerce, soutenait-on, confirme ce point de vue, car l'art. 383, C. com., qui constitue en ce qui concerne la preuve du chargement la disposition réglementaire, indique la façon dont on prouvera le chargement à l'égard des assureurs. L'art. 283 n'est qu'une exception au principe posé par l'art. 383, et comme telle ne peut valoir que s'il est conforme aux art. 281 et 282.

Cette théorie n'était qu'un écho de la controverse qui s'éleva au lendemain de la parution du Code civil au sujet de la rédaction incomplète des art. 1319 et 1322, C. civ. ¹. Ces articles confondant, par suite d'une rédaction vicieuse, l'effet relatif des obligations avec la force probante des écrits, n'accordent à ces derniers qu'une foi incomplète la limitant entre les parties contractantes et leurs héritiers ou ayant-cause. Ce point de vue n'a jamais été retenu, car à l'égard des parties comme des tiers un écrit prouve de la même manière. Les écrits ont une force probante, « erga omnes » ². Cela n'a pas d'inconvénient pour les tiers, puisqu'ils ont toujours la possibilité de recourir à la preuve contraire.

Revenant à l'art. 283, loin de le considérer comme une exception, nous voyons qu'il n'est qu'une application d'un principe général des preuves.

Le connaissance constate donc une réalité juridique,

1. Bonnier, *Traité des preuves*, t. 2, n° 508.

2. Aubry et Rau, t. 8, § 756, p. 248; Demolombe, *Obligations* VI, n° 381; Colin et Capitant, *op. cit.*, II, p. 212.

qui devra s'imposer à tous ceux qui se trouveront en contact avec lui. Si tel est le principe, il ne faut pas restreindre la foi du connaissement aux parties et aux assureurs, comme le fait l'art. 283. Le porteur à la grosse aventure, le propriétaire du navire, le porteur du connaissement, qu'il soit acheteur, banquier, transitaire, commissionnaires ou consignataire, les autres chargeurs en cas de règlement en avarie commune, etc., tous doivent subir les conséquences de l'état des choses concrétisé par le connaissement¹, seulement comme garantie de leurs droits, ils pourront combattre les énonciations que contient le connaissement.

I. — *Situation du destinataire.*

Nous diviserons les tiers en deux groupes, les destinataires et les assureurs. Nous allons commencer par étudier la situation du destinataire, étant donné que l'explication de ses droits présente certaines difficultés qu'on ne retrouvera pas en ce qui concerne les assureurs. Dans la notion de destinataire, nous englobons tous ceux, acheteurs ou banquiers, à qui le connaissement a été endossé ou cédé et qui se présentent en leur propre nom pour se faire délivrer les marchandises.

À l'égard du destinataire, aucune preuve contraire au connaissement ne peut être faite par le chargeur ou le transporteur. Cette affirmation peut paraître à première vue douteuse.

Le destinataire détient ses droits du chargeur, qui lui a transmis le connaissement à la suite d'une vente, d'une

1. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, V, n° 705; Danjou, *op. cit.*, II, n° 679; Ripert, *op. cit.*, II, n° 1495; Bonnecase, *op. cit.*, n° 570; Sauvage, *op. cit.*, n° 26.

constitution de gage, etc. Or, en qualité d'acheteur ou de créancier gagiste, il est l'ayant-cause de l'expéditeur et à ce titre il lui succède pour le droit transmis tel qu'il existait dans son patrimoine. Il ne pourra donc pas avoir plus de droits que le chargeur lui-même. En outre, pour se prévaloir du contrat d'affrètement, que constate aussi le connaissement, il devra utiliser encore le droit du chargeur, car n'ayant pas été partie à ce contrat, il ne pourra pas se présenter en son propre nom pour exiger du transporteur l'exécution de ses obligations. Si on acceptait ce point de vue, il faudrait donner une solution en contradiction avec celle qu'exige la pratique commerciale. Le destinataire ne doit pas être aux droits du chargeurs. Il a des droits plus étendus, car ils sont déterminés par le connaissement et rien que par lui, tandis que les droits du chargeur ne sont déterminés que par l'opération juridique, dont le connaissement constitue la preuve. Il se peut que un connaissement a été émis pour un chargement qui n'a pas été effectué; à l'égard du destinataire, le capitaine sera tenu de livrer tous les objets portés sur le connaissement, tandis que à l'égard du chargeur il ne sera responsable que dans le cas où le connaissement a été émis pour une marchandise effectivement chargée. Le connaissement, pour acquérir une valeur économique, doit assurer aux tiers l'intégralité de toutes les choses qu'il mentionne.

Pour arriver à ce résultat, il faut attribuer au destinataire un droit direct et personnel contre le transporteur, qui, naissant en son propre patrimoine, ne puisse être discuté pour des causes extrinsèques au connaissement. Cela amène pourtant une objection.

En attribuant un droit propre au destinataire contre le transporteur, ne fait-on pas échec au principe de la relativité

des conventions ? Un acte a été conclu entre deux personnes et c'est une troisième qui se présente en son nom personnel pour demander l'exécution des obligations qui découlent.

Pour échapper à cette critique, on a considéré le droit direct du porteur du connaissance comme dérivant d'une stipulation pour autrui. Tout récemment, la Cour de cassation s'est prononcée d'une façon précise dans ce sens : ¹

« Attendu que l'expéditeur stipule pour le destinataire comme condition du contrat, en même temps que pour lui-même. »

Les destinataire sera donc considéré comme le tiers bénéficiaire d'une stipulation pour autrui; comme tel, il jouira d'un droit direct prenant naissance dans son propre patrimoine, à l'encontre du transporteur.

Des nombreux auteurs se prononcent dans le même sens ².

Sans doute la théorie de la stipulation pour autrui est d'une telle souplesse, qu'elle peut s'adapter à des situations qui n'ont pas été envisagé par la jurisprudence lorsqu'elle a tiré des art. 1119 et 1121, C. civ., la théorie moderne de la stipulation pour autrui ; pourtant il ne nous paraît pas que les principes de cette théorie peuvent donner une explication complète du droit du destinataire.

Le droit direct qu'on reconnaît au tiers bénéficiaire n'a qu'une seule utilité; il permet d'éviter le concours des créanciers du stipulant lorsque le bénéficiaire demande au promettant l'exécution de son obligation. Mais à empêcher que le promettant n'oppose au bénéficiaire certaines exceptions qu'il pouvait invoquer contre le stipulant, ne peut être

1. Cass. civ., 4 nov. 1930, Dor, 24.393; même sens Cass. civ., 20 mai 1912, Autran, 28.326.

2. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, V, n° 750; Josserand, *Les transports*, n° 383; Danjon, *op. cit.*; Marais, *op. cit.*, p. 90.

déduit de cette théorie. Le promettant peut opposer au bénéficiaire le défaut d'exécution des obligations du stipulant, de même que les nullités du contrat, vices du consentement, incapacité, intervenus entre lui et le stipulant ¹. Il en est ainsi, car l'engagement que le promettant prend à l'égard du tiers bénéficiaire repose sur le contrat passé avec le stipulant. Or, ce contrat pouvant être vicié, l'engagement du promettant à l'égard du bénéficiaire sera influencé dans le même sens ². Si telle est la situation du tiers bénéficiaire, peut-on encore l'appliquer au porter de bonne foi du connaissance ?

Il en devrait être ainsi du moment qu'on cherche à justifier son droit à l'aide de cette théorie. Ces conséquences ne sont pas envisagées par ceux qui ont recouru à cette théorie.

On ne doit pas permettre la preuve contraire au connaissance sous aucun motif. Or, justement en expliquant le droit du destinataire par la théorie de la stipulation, on rend possible l'introduction des éléments étrangers dans le connaissance, éléments qui ne sont pas inscrits sur ce titre. Dans ce cas, la valeur économique du connaissance diminuera; les banquiers n'escompteront plus des traites documentaires, les acheteurs des marchandises ne paieront plus sur le vu d'un connaissance, car ils redouteront les exceptions que le transporteur pourra leur opposer, exceptions tirées de rapports juridiques antérieurs qu'ils n'ont pas pu connaître n'étant pas indiqués par cet acte. Pour ces motifs nous ne croyons pas que la théorie de la stipulation pour autrui puisse expliquer complètement le droit du destinataire.

Une autre explication du droit du destinataire a été pro-

1. Planiol M. *Traité élémentaire de Droit civil*, 11^e éd., avec la collaboration de G. Ripert, II, n^o 1264.

2. Colin et Capitant, *op. cit.*, II, n^o 131.

posée par M. Ripert. Elle est basée sur la valeur du connaissance ¹.

A côté de la preuve du chargement et du contrat d'affrètement, le connaissance constitue aussi un titre représentatif des marchandises. Donc celui qui possède cet acte est considéré aussi comme le possesseur des objets qu'il mentionne. L'art. 92, C. com., consacre cet état de choses en termes précis :

« Le créancier est réputé avoir les marchandises en sa possession lorsqu'il en est saisi par le connaissance. »

Cela est explicable, car en matière de possession, la jouissance du bien qu'on possède, le corpore, peut être exercée par l'entremise d'un tiers. Il suffit alors que le possesseur ait un signe extérieur dénotant son emprise sur le bien possédé, signe qui pourra être constitué par la remise d'un connaissance. Le capitaine sera donc considéré comme le détenteur des choses mentionnées par le connaissance, pour le compte du porteur de ce dernier. Le porteur du connaissance a une possession parfaite, car il réunit en sa personne et l'intention et la disposition de la chose par l'intermédiaire du capitaine. Grâce à cette analyse, le transporteur ne pourra pas opposer au destinataire et contre les énonciations du connaissance le fait qu'il n'a pas reçu du chargeur les marchandises indiquées, soit en ce qui concerne la quantité, la qualité, l'emballage, etc. Il s'est constitué détenteur des objets tels qu'ils sont identifiés par le connaissance; c'est dans cet état qu'il doit les remettre au destinataire. Celui-ci n'est pas un ayant-cause du chargeur, il puise son droit dans le fait qu'il est possesseur, par l'entremise du connaissance, des objets détenus pour son

1. Ripert. *op. cit.*, II, n° 1586, 1909 et suiv.

compte par le capitaine. Si le transporteur ne peut remettre à destination les marchandises tels qu'il a déclaré dans le connaissement qu'on les lui a remis, il est dans la même situation qu'un détenteur qui, par sa faute, ne peut représenter les objets qu'on lui a confiés.

Quant au contrat de transport, le porteur du connaissement pourra se prévaloir en son nom, étant le possesseur des marchandises, pour l'expédition desquelles le contrat a eu lieu, car le chargeur a conclu le contrat en son propre nom pour des marchandises qui sont dans la possession d'un autre. Nous citons le passage où M. Ripert expose cette théorie ¹ :

« Bien loin, par conséquent, que le destinataire représente le chargeur, ce serait bien plutôt la proposition contraire qui se rapprocherait de la vérité : le chargeur fait l'expédition pour le compte du destinataire. Mais ce n'est pas à dire qu'il y ait ici une idée de représentation du destinataire par le chargeur. Le chargeur traite en son nom; il traite du transport de marchandises dont il n'est pas propriétaire; le transport n'en est pas moins valable, car il n'est nullement nécessaire pour la validité du contrat que l'expéditeur soit propriétaire des marchandises expédiées. Ce contrat d'affrètement produit donc un rapport contractuel entre le chargeur et le transporteur. »

La théorie proposée par M. Ripert a été critiquée par M. G. Marais ², parce qu'elle implique l'idée d'un mandat donné par le destinataire au chargeur. Un mandat, soutient ce dernier, suppose des instructions données par le mandant à son mandataire, or il peut arriver des cas lorsque c'est le chargeur qui se portera réclamateur et alors c'est justement le

1. Ripert, *op. cit.*, 11, 1586.

2. G. Marais, *op. cit.*, p. 89.

mandat qui va manquer. Cette objection n'est pas fondée, car il n'est pas question dans cette théorie d'un mandat. L'expéditeur ne représente pas le destinataire; il contracte en son nom le transport des marchandises qui ne sont plus dans sa possession. Cela n'a donc rien à voir avec l'idée d'un mandat.

La théorie si ingénieuse de M. Ripert, nous ne la faisons pas pourtant nôtre. Nous croyons qu'on peut expliquer le droit du destinataire d'une manière plus simple et plus complète en cherchant ailleurs, à savoir : dans l'analyse de la manière dont s'est obligé le transporteur à l'égard du chargeur et à l'égard du destinataire.

Le destinataire est bénéficiaire d'un droit direct et personnel à l'égard du transporteur. L'explication du droit du destinataire ne se trouve pas dans l'art. 283 C. com. qui s'occupe de la force probante du connaissance. Ce texte ne fait que répéter au sujet du connaissance les règles communes en matière de preuve par écrit. Ces règles on ne peut pas les appliquer aux porteurs de bonne foi du connaissance. Nous savons qu'à son encontre toute preuve contraire est interdite. Il est donc impossible de concilier la règle qui découle de l'art. 283 C. com., liberté de la contradiction du connaissance, avec l'interprétation qu'il faut donner au droit du destinataire. Pour expliquer le droit de ce dernier nous allons analyser de quelle manière le transporteur s'est obligé à son égard.

Lorsque l'armateur exécute ses obligations de transport et de délivrance de la marchandise chargée, à l'égard du destinataire, ce n'est pas en vertu de l'engagement pris avec le chargeur. S'il en était ainsi, il pourrait opposer au destinataire les mêmes exceptions qu'au chargeur, ses obligations étant dans ce cas les mêmes vis-à-vis de l'un ou de l'autre. **Il ne le peut cependant pas.**

Soit qu'il a chargé des biens, soit qu'il ne les a pas chargés, ce sont des faits étrangers au destinataire, qui n'a pas à les supporter lorsqu'il se prévaut du connaissement pour demander au transporteur l'exécution de ses obligations. Si telle se présente la situation du destinataire, ne peut-on pas soutenir qu'on se trouve devant un engagement nouveau pris par le transporteur au bénéfice des futurs porteurs du connaissement.

À côté des obligations qui dérivent des rapports passés avec le chargeur, le transporteur prend à l'égard des tiers, par la signature du connaissement, des obligations qui doivent être appréciées autrement.

Délaissant ainsi le terrain de la preuve, nous allons chercher dans l'analyse de l'engagement du transporteur, la solution de notre problème ¹.

Le transporteur en émettant un connaissement assume deux sortes d'obligations : les unes envers le chargeur, les autres envers le destinataire. La cause des premières se trouve dans la réception des marchandises ; la cause des secondes réside dans le seul fait de la signature du connaissement par le transporteur. Cette obligation que prend le transporteur à l'égard des tiers a deux caractères : elle est littérale et autonome.

L'obligation prise à l'égard des tiers va plus loin que celle qui résulte de la réception des marchandises, car le transporteur n'est pas tenu envers eux dans la mesure de ce qu'il a réellement reçu pour être transporté mais bien dans la mesure de ce qu'il déclare dans le connaissement comme ayant reçu.

Ce trait représente le caractère littéral de l'obligation.

Les porteurs du connaissement n'ont rien à redouter des

1. Vivante C. *Traité de droit commercial*, traduction par J. Escaria, III, n° 967 et suiv.

rapports antérieurs de leurs auteurs, car en ce qui les concerne c'est le connaissance seul qui détermine l'obligation du transporteur. Ils ne trouveront que dans ce titre où ceux auxquels il se réfère l'indication et les limites de leur droit.

Ce trait représente le caractère autonome de l'obligation. Grâce à l'autonomie du document les porteurs successifs ne seront pas considérés comme des ayants-cause. Ils pourront se prévaloir en leur propre nom des obligations prises par le transporteur, car celles-ci ne dérivent pas d'un contrat mais de la manifestation unilatérale de volonté du transporteur ; cela fait que leur droit n'est pas un droit dérivé, mais né pour la première fois dans leur patrimoine. Il s'ensuit que les rapports passés entre les précédents possesseurs du titre, ne peuvent restreindre ou détruire leur droit.

L'obligation du transporteur se présentant avec ces deux caractéristiques, littérale et autonome, assurera une parfaite circulation au connaissance, car on sera sûr de trouver chez le débiteur tout ce qu'énoncent les termes du titre.

Le fondement de l'obligation du transporteur est constitué par la déclaration unilatérale de volonté qu'il fait en signant le connaissance. Cette signature révèle son intention de s'obliger. Si la teneur du connaissance est décisive à l'égard des tiers, ce que le transporteur a entendu s'obliger envers eux de cette manière ; la signature du connaissance constitue la manifestation de son engagement.

En expliquant le droit du destinataire par la manière dont s'est engagé le transporteur, la différence entre sa situation et celle du chargeur apparaît facilement.

L'obligation que le transporteur prend envers le chargeur, est déterminée par un rapport de droit qui intervient entr'eux. Cela explique la faculté accordée aux construc-

tants de démontrer les inexactitudes que contient la preuve qu'on a rédigé pour constater ce rapport. Par contre, l'obligation qu'il prend envers les porteurs du connaissance n'a comme source que sa promesse unilatérale de s'obliger suivant les termes du connaissance. Cela explique que le transporteur ne peut opposer au destinataire des faits étrangers à cette promesse.

La justification de l'obligation du transporteur à l'égard du destinataire que nous avons donnée est écartée par la doctrine. La discussion a été faite pour l'explication de l'engagement du tiré, dans les lettres de change. Là aussi, pour justifier le droit du bénéficiaire, on doit considérer l'engagement du tiré comme ayant sa source dans une manifestation unilatérale de volonté. L'objection qu'on a faite, c'est qu'en France les conceptions juridiques positives ne connaissent pas comme source d'obligation l'engagement par volonté unilatérale.

Les sources des obligations, disait-on, sont déterminées par le Code civil; or, parmi elles, ce mode d'engagement n'existe pas. A l'admettre ce sera accepter une nouvelle source en dehors de celles qu'énumère le Code civil. On a avancé aussi un autre argument à l'encontre de ce mode d'engagement, à savoir qu'une personne ne peut s'engager valablement qu'à la suite d'un accord de volontés. Il faut un concours de deux volontés pour donner naissance à une obligation effective, la simple volonté d'une seule personne étant insuffisante pour la lier juridiquement envers une autre ¹. Ces objections ne sont pas décisives. L'énumération des sources des obligations n'est pas faite d'une façon limitative par le Code civil et aucun texte ne s'oppose à l'admission de ce genre d'obligation ². Dans la matière des

1. Planiol, *op. cit.* II, N° 832.

2. Capitiant, *De la cause des obligations*, p. 427. Demogue R. *Traité des Obligations*, II, n° 19.

obligations, il faut laisser aux parties toute liberté. Suivant M. Capitant :

« La liberté des parties constitue en matière d'obligation le principe supérieur qu'on doit toujours respecter, sauf quand des considérations d'ordre public commandent d'y faire échec » ¹.

Si l'obligation du transporteur se présente envers le destinataire avec ces caractères précis que nous avons exposés, c'est qu'il a voulu s'obliger de cette façon pour donner une sécurité entière à ceux qui feront confiance au connaissement. Cette conception de l'engagement par volonté unilatérale, fondement de l'obligation prise par les débiteurs dans les titres destinés à circuler, a été consacrée en Allemagne et en Italie. En France, des auteurs éminents ² lui ont donné l'appui de leur autorité; cependant ce n'est pas la conception qui prévaut dans la jurisprudence ou dans la doctrine.

La jurisprudence envisage la situation du destinataire de la façon suivante : le porteur du connaissement est titulaire d'un droit direct et personnel à l'égard du transporteur. Le contenu de ce droit n'est déterminé que par les termes du connaissement ou ceux de l'acte auquel ce titre se réfère d'une façon directe.

La jurisprudence a trouvé certaines difficultés à justifier ces solutions du fait de l'absence d'une disposition légale comme il existe par exemple en Allemagne (C. com. allemand, art. 653). Le manque de cette solution légale aurait pu être suppléé par l'existence d'une théorie doctrinale concernant les titres de crédit, dans laquelle on aurait pu trouver l'explication du droit du porteur de bonne foi du connais-

1. Capitant, *idem*, p. 373.

2. Lacour et Bouteron *Précis de droit commercial*, II, n° 1068 et 1285 ; Saleilles, *Théorie de l'obligation*, n° 267 et suiv.

sement. Le fait d'englober le connaissance parmi les titres de créance est possible, car, quoiqu'il constitue un instrument représentatif des marchandises flottantes, en sa dernière analyse, c'est un document qui constate une obligation. Et c'est une obligation qui circule, qui se négocie, sur la foi de laquelle toutes sortes de transactions et d'opérations s'accomplissent. C'est justement parce que l'obligation du transporteur est extrêmement rigoureuse, que le connaissance a pu devenir un succédané des marchandises qu'il énumère. Le connaissance est donc un titre de crédit, un effet de commerce, quelque soit ses différentes fonctions.

Seulement cette conception d'ensemble des titres qui circulent, qui s'adressent aux inconnus, manque en droit français. On considère uniquement les effets qui sont assortis de la clause à ordre et on leur applique la théorie de l'inopposabilité des exceptions, théorie qui constitue la sauvegarde des intérêts des porteurs de bonne foi.

L'absence de ces deux points d'appui, une disposition légale ou une théorie doctrinale sur l'ensemble des titres de crédit, se traduit dans la jurisprudence par une variation des explications qu'on trouve dans les jugements, sur le droit du destinataire.

Nous passerons en revue les principales décisions sur cette question en les classant suivant le point de vue qu'elles adoptent dans l'explication du droit du porteur de bonne foi.

Certaines décisions ne donnent pas une explication juridique. Elles ne font état que des considérations économiques qui imposent cette solution. Le Tribunal de Marseille ¹

¹ Marseille, 18 mai 1892, Autran, t. 8, p. 105.

interdit au capitaine de prouver contre le tiers porteur l'inexactitude du connaissance. Ce dernier a fait confiance au titre, en faisant des avances des fonds sur le vu du document et il n'est pas juste que sa confiance se trouve trompée. En même sens se prononce le Tribunal du Havre ¹; la preuve contraire est interdite, car le destinataire a accepté une traite documentaire sur le vu du connaissance. C'est pour permettre ces opérations, avances sur marchandises représentées par un connaissance, acceptation des traites documentaires, qu'on interdit la preuve contraire. Si le transporteur pouvait administrer des preuves contre le connaissance en présence des tiers, on rendrait impossible toute possibilité de transaction portant sur ce document. Les jugements cités énoncent clairement ceci.

D'autres décisions cherchent à donner une explication juridique. Cependant dans presque toute la jurisprudence on trouve une allusion aux nécessités pratiques qui demandent cette solution.

L'idée qu'une faute a été commise par le transporteur est souvent avancée dans les justifications fournies.

Le capitaine, en délivrant un connaissance dont par la suite il voudrait démontrer l'inexactitude en vue de diminuer l'obligation assumée, commet une faute. La faute de l'armateur consiste dans la négligence commise lors de la rédaction du titre. Il avait le devoir de vérifier l'apport des marchandises dont il certifiait l'existence par l'émission du connaissance. S'il avait des doutes sur la sincérité des déclarations du chargeur, il devait inscrire des réserves sur le connaissance, afin de renseigner les tiers sur la valeur réelle de ce document. En l'absence de ces réserves, il ne

1. Havre, 8 août 1892, Autran, t. VIII p. 87.

pourra pas démontrer l'inexactitude du connaissance, car par sa négligence des tiers peuvent se trouver préjudiciés. Or, il n'est pas de meilleure réparation pour les tiers que d'interdire au transporteur de faire apparaître ce préjudice, par la preuve de l'inexactitude que contient le connaissance.

Dans ce sens, nous avons trouvé un jugement du Tribunal de Bordeaux ¹ particulièrement significatif. Il s'agissait d'un connaissance signé en blanc par le capitaine et qui a été ultérieurement complété par le chargeur. Le capitaine soutenait que les mentions inscrites par le chargeur au connaissance ne concordent pas avec celles que contiennent les reçus du second. Un tiers se prévalait du connaissance, le Tribunal a repoussé les preuves que voulait faire le capitaine, car celui-ci en signant en blanc, « a commis une faute dont il ne saurait exciper ».

Souvent les connaissances contiennent une inexactitude manifeste. Cela arrive lorsque le connaissance mentionne une certaine quantité de marchandises qui dépasse la portée utile du navire. La preuve de l'erreur du connaissance est évidente. Pourtant le transporteur sera obligé d'indemniser le porteur pour la différence en moins de la marchandise délivrée, par rapport à ce qu'énonce le connaissance. Dans ces hypothèses, il y a une faute flagrante commise par le capitaine, qui ne connaissait pas le tonnage de son navire ².

Lorsque les faux renseignements sur la portée réelle du navire ont été donnés au capitaine par le transporteur, ce

1. Bordeaux, 23 oct. 1889, Autran, t. V, p. 377; même sens Havre, 18 nov. 1891; Autran, 7.287; Havre, 8 juin 1898, *idem* 14.75; C. Bruxelles, 23 mars 1927, *jurisp. d'Anvers* 1927.

2. C. Douai, 9 juill. 1903, Autran, 19.354; Honfleur, 11 juill. 1900 *idem* 16. 54; Havre 22 mai 1901, *idem* 17. 87.

dernier ne pourra pas se prévaloir de la négligence-clause. Les connaissements contiennent d'une manière courante des clauses de non responsabilité. L'effet de ces clauses est de faire échapper l'armateur aux conséquences des fautes commises par son personnel maritime. Pour empêcher ces clauses de jouer, il faut démontrer que la faute qui a causé le dommage est imputable à l'armateur ou à ses préposés terrestres. L'espèce que nous avons citée, à savoir : faux renseignements fournis par l'armateur, et dont a eu à s'occuper le Tribunal de Rochefort-sur-Mer, présente un des cas où la jurisprudence applique sa théorie sur les clauses d'exonération de responsabilité.

Le plus souvent la jurisprudence fait appel à la théorie de l'inopposabilité des exceptions. Cette théorie, bien que n'étant formulée par aucun texte, est considérée comme traditionnelle en France ¹. Elle est le complément nécessaire des titres négociables. En effet, pour permettre aux valeurs de circuler en sécurité, il faut empêcher le débiteur d'opposer aux porteurs successifs les causes d'extinction de son obligation, causes qui auraient pu le libérer à l'égard d'un porteur antérieur.

La forme habituelle des connaissements étant à ordre ou au porteur, on appliquera donc cette théorie que des nécessités économiques ont imposées pour assurer la transmission facile et sûre des titres négociables.

L'endossement du connaissement confèrera au porteur un droit propre et indépendant de la personne du cédant. Cela est dû à ce que l'armateur ne peut opposer au tiers porteur les exceptions personnelles à l'endosseur ².

1. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, IV, n° 128; Jean Brette, « Théorie, juridique des titres à ordre, *Revue trimestrielle*, 1926, p. 637.

2. Marseille, 13 mars 1872, *Journal de jurisp. com. et marit. de Marseille*, 1872.1.109; Marseille, 18 févr. 1873, même recueil, 1873.1.130; Havre, 8 juin 1898 Autran, t. 14, p. 75; Marseille 13 févr. 1903 Autran 18.692;

Le porteur pourra ainsi prendre en pleine sécurité des engagements sur la seule vue de ce titre; il n'aura pas à craindre des causes de diminution de son droit qui ne se trouvent pas mentionnées par le connaissance. Ce sont les exceptions que l'armateur peut opposer seulement au chargeur. Les Tribunaux ne manquent pas de faire observer cette différence de situation qu'il y a entre les chargeurs et les destinataires, par suite de l'application de la théorie de l'inopposabilité des exceptions.

Il est évident que l'endossement ne pourra produire ses effets en ce qui concerne l'inopposabilité des exceptions à l'égard du destinataire que si celui-ci est de bonne foi. Autrement on encouragerait des collusions franduleuses entre chargeurs et destinataires. Le premier se dessaisira de son titre au profit d'un destinataire de mauvaise foi, pour empêcher que le transporteur n'invoque à son encontre certaines exceptions.

En donnant une explication qui repose sur la forme à ordre ou au porteur du connaissance, la jurisprudence laisse de côté les connaissances à personne dénommée, auxquels la règle de l'inopposabilité des exceptions n'est pas applicable. Cette forme de rédaction est très rare. Cependant lorsqu'elle est utilisée, le destinataire peut aussi se prévaloir d'un droit propre et direct à l'égard du transporteur. Ce ne sont que les porteurs ultérieurs qui auront à subir les inconvénients de la rédaction du connaissance sous cette forme, car en succédant à leur auteur, ils n'exerceront que ses droits; le mode de transmission employé dans ce cas, la cession de créance, influence le droit des porteurs succes-

Marseille, 30 nov. 1905, Autran, 21.475; Havre, 30 mars 1909, Autran, 25.217; C. Rouen, 5 févr. 1913; Autran, 29.202; Havre, 28 avril 1916, Recueil Havre, 1916, 1.97.

sifs. Mais le premier porteur n'aura pas à craindre qu'on lui oppose des exceptions tirées des rapports intervenus entre chargeur et armateur. La pratique commerciale s'est formée dans ce sens, à savoir : accorder au destinataire d'un connaissement à personne dénommée, un droit direct contre le transporteur ¹.

La théorie proposée par M. Ripert a été suivie par certains Tribunaux. Ainsi, le Tribunal du Havre, et sur appel la Cour d'appel de Rouen ², ont décidé que le destinataire a un droit personnel contre le transporteur parce que par la détention du connaissement il est le possesseur des marchandises que le capitaine détient pour son compte. Et celui-ci ne peut prouver à son encontre que le connaissement ne constitue par l'expression d'une réalité, car il se trouverait dans la situation d'un détenteur qui, par sa faute, ne peut restituer les objets qu'il a déclaré avoir reçu. La Cour de cassation n'a pas partagé cette explication, car sur pourvoi fait contre l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen, elle analyse le droit propre du destinataire comme dérivant d'une stipulation pour autrui ³.

La grande valeur qu'on attribue au connaissement ne doit pas nous faire conclure que cet acte présente toujours pour son titulaire cette importance. Les connaissements sont usuellement assortis des clauses de non-responsabilité et des réserves frappant ses énonciations. Ces clauses ont pour effet de lui enlever souvent tout effet utile de telle sorte qu'on a pu dire que les connaissements sont des titres qui ne présentent d'utilité que pour le capitaine, pour le

1. Havre, 17 mars 1924, *Dor.* 24.393; Havre, 4 janv. 1928, *Dor.* sup. 6.127.

2. Havre, 17 mars 1924, *C. Rouen*, 12 mai 1925, *Dor.* 24.393; Havre 4 janv. 1928 *Dor.* sup., 6.127.

3. Cass. civ., 4 nov. 1930, *Dor.* 24.393.

mettre en règle avec les prescriptions de la police maritime ¹.

Ce n'est que lorsque les clauses d'exonération ne jouent pas ou qu'on a omises les réserves frappant les énonciations, que le connaissement produit les effets que nous avons démontré et qui sont déterminés par sa nature et sa fonction.

La jurisprudence que nous avons citée comprend les cas où les effets du connaissement ne sont pas paralysés par ces clauses et réserves.

Dans le chapitre consacré aux clauses concernant les connaissements, nous allons voir comment la pratique a établi une liaison entre la responsabilité de l'armateur et la force probante du connaissement. Lorsqu'on a rédigé les règles de La Haye, le changement opéré dans le statut de la responsabilité du transporteur a dû entraîner un changement de la valeur probante du connaissement à l'égard des tiers.

Le connaissement, lorsque ce sont des tiers qui s'en prévalent, reste un document incritiquable par les parties. Pour donner l'explication de cet état de choses, nous avons dû délaisser le terrain de la preuve et n'envisager que les circonstances dans lesquelles le transporteur s'est engagé à l'égard des tiers de bonne foi.

Maintenant il nous faut considérer la situation inverse. Ce ne sont plus les parties qui veulent démontrer l'inexactitude que contient le connaissement, ce sont les tiers.

Comment vont-ils se comporter à l'égard du connaissement ? Seront-ils obligés de respecter ses énonciations ou auront-ils le droit de prouver le contraire ?

La réponse à cette question est simple. Le connaissement,

1. Ripert, *op. cit.*, II, n° 1/97.

comme nous l'avons démontré, constitue une preuve sous-seing privé, qui ne fait foi que jusqu'à la preuve contraire. Les tiers auront donc le droit de combattre les mentions inscrites au connaissance. En droit civil et en droit commercial, aucune restriction n'existe quant à la preuve dont les tiers veulent se servir pour combattre un acte. Il est, en effet, juste et logique que des tiers, des personnes qui n'ont pas coopéré à un acte, aient ce droit. S'il en était autrement, il serait au pouvoir des contractants « de restreindre la liberté d'autrui par des mensonges et des omissions » ¹.

La jurisprudence se prononce dans ce sens. Elle admet que les tiers puissent prouver contre les énonciations du connaissance. Seulement à cause de l'importance particulière que présente le connaissance dans les relations commerciales, la jurisprudence met une grande sévérité dans l'appréciation des preuves qui pourront infirmer le connaissance.

Le connaissance est un titre sur la foi duquel un grand nombre de transactions se concluent; or, pour donner une base stable à toutes ces opérations, il importe que ce titre ne soit trop facilement mis en discussion. Cette préoccupation explique l'exigence des Tribunaux à demander des preuves catégoriques et concluantes pour renverser celle qui résulte du connaissance.

Les contestations qui s'élèvent entre destinataires et parties quant à la force probante du connaissance n'ont trait qu'à l'exactitude de la date de l'embarquement des marchandises que mentionne cet acte.

Date de l'embarquement. — Parmi les mentions que

1. Baudry-Lacantinerie, *Précis de droit civil*, I^{er}, n° 1215.

contient le connaissement, la date de son émission présente une grande importance pour les acheteurs. Elle détermine le moment où les marchandises, objet de transport, sont considérées comme effectivement chargées. Cet embarquement joue un rôle très important dans les ventes maritimes.

Il y a des ventes à livrer qui ont comme principale caractéristique l'embarquement des marchandises, objet du marché, dans un certain délai. En outre, les marchés caf et fob sont le plus souvent assortis de clauses de délais pour embarquement.

Le vendeur, chargeur de ces marchandises, justifiera par la production du connaissement le fait de l'embarquement et la date. Cela n'est pas une exception, car nous avons vu que le connaissement, comme tout instrument probatoire commercial, prouve à l'égard de tous de la réalité des faits qu'il constate, donc aussi bien de l'embarquement que de sa date. Ce dernier point a été cependant contesté par M. Adrien Gaubert¹. Cet auteur croit qu'on se trouve en présence d'une exception aux règles régissant les preuves. L'acheteur étant un tiers, aux termes de l'art 1328, C. civ., le connaissement n'aura de date certaine à son égard que moyennant l'accomplissement des formalités exigées par cet article. Ces formalités manquant : « l'acheteur pourrait se borner à en nier purement et simplement l'exactitude sans être tenu d'apporter aucune preuve de ses allégations ».

Cependant devant les inconvénients que soulèveraient une telle conception, M. Gaubert admet l'existence d'une exception imposée par les nécessités de la pratique commerciale. En soutenant ce point de vue, nous croyons qu'on fait une

1. H. Gaubert, *Les ventes maritimes*, p. 232.

confusion sur la portée de l'art. 1328. Cet article ne s'applique qu'en matière civile; or, le connaissance n'est pas régi par les règles civiles des preuves. C'est un acte sous-seing privé commercial et ce sont les principes des preuves commerciales qui le régissent. L'art. 1328 ne se retrouvant pas dans le Code de commerce, on doit déduire de cette absence qu'une preuve écrite commerciale prouve de la même façon les différentes énonciations qu'elle contient, sans faire la distinction prévue par l'art. 1328 pour les preuves civiles en ce qui concerne la date. La production du connaissance affranchit donc le vendeur des marchandises de toute autre preuve en ce qui concerne la date de l'embarquement. Ainsi, en cas d'une vente maritime caf, avec clause d'embarquement janvier-mars 1933, le vendeur aura prouvé l'accomplissement de son obligation d'avoir chargé les marchandises en temps utile s'il remet à son acheteur un connaissance daté d'un jour compris dans cet intervalle de temps.

Seulement si le vendeur n'a plus d'autres preuves à fournir, l'acheteur n'est pas obligé de s'en tenir à la date que contient le connaissance. Ce titre ne constitue à son encontre, comme d'ailleurs à l'encontre des autres tiers, qu'une présomption de vérité qui peut toujours être combattue par la preuve contraire.

Les acheteurs ne se privent pas d'ailleurs du droit de démontrer la fausseté de la date du connaissance, par rapport à la date de l'embarquement effectif des marchandises. Ils ont souvent intérêt à faire cela, car s'ils arrivent à démontrer que l'embarquement a été fait soit prématurément, soit tardivement au délai convenu, ils peuvent demander la résiliation du marché conclu. Lorsqu'ils arrivent à faire d'une façon absolue la preuve de la fausseté de la date

du connaissance, les tribunaux prononcent toujours cette résolution, car on est en présence d'un contractant qui n'a pas rempli les obligations assumées.

Dans l'appréciation des preuves que les acheteurs apportent pour démontrer l'inexactitude de la date du connaissance, la jurisprudence se montre particulièrement sévère. Cela tient à ce que souvent on est en présence des contradicteurs de mauvaise foi, qui, par ce moyen, cherchent à se débarrasser d'un marché devenu trop onéreux, par la baisse des prix des marchandises achetées ¹.

Ce ne sont que les preuves catégoriques et concluantes qui, seules, peuvent constituer un élément sérieux de contradiction susceptibles d'infirmar le connaissance. La jurisprudence est constante dans ce sens. Nombreuses sont les décisions qui déboutent ceux qui veulent démontrer l'inexactitude de la date du connaissance, parce qu'ils proposent des preuves insuffisantes.

Parmi les preuves tenues pour non concluantes par la jurisprudence, nous pouvons citer :

Les simples présomptions ²;

Le passavant de la douane, quand il contient une date qui ne concorde pas avec celle que porte le connaissance ³;

Les simples lettres missives qui relatent que l'embarquement a été effectué à une date autre que celle portée au connaissance ⁴;

Le bulletin de poids, le certificat d'origine et les autres documents d'embarquement au cas où elles indiquent une

1. Havre, 6 mai 1930, Recueil Havre, 1930.1.162.

2. C. Aix, 27 déc. 1896, Autran t. 12.446; Marseille, 2 mars 1909, *idem*, 24.796; Marseille, 9 mai 1921, Recueil Marseille, 1922.1.162. h

3. C. Aix, 30 avril 1924, Dor sup. 2.490.

4. Cass. Req. 18 juill. 1928, Dor, sup. 6.439.

date différente de celle que porte le connaissement ¹.

Par contre, toutes les fois que les preuves administrées sont catégoriques, c'est-à-dire qu'elles arrivent à démontrer péremptoirement l'antidate ou la postdate du connaissement par rapport à la date de l'embarquement, la jurisprudence les accepte et prononce, en conséquence, la résolution du marché qui n'a pas été accompli dans les conditions prévues ².

Parmi les preuves que la jurisprudence retient comme concluantes, nous pouvons citer :

La contradiction entre les mentions du manifeste ³ et le connaissement, ou entre le journal de bord ⁴ et ce dernier;

Le fait que le navire n'est entré dans le port de charge qu'après la date prévue pour délai final de l'embarquement ⁵.

La tendance de la jurisprudence est donc d'écarter toute preuve qui n'entraînerait pas indiscutablement l'inexactitude de la date que contient le connaissement. La tolérance sous ce rapport aurait pour effet de diminuer notablement la valeur du connaissement, document sur la foi duquel l'acheteur paie le prix de la marchandise, l'assureur l'indemnité et le banquier fait les avances de fonds. Toutes ces transactions seraient remises en discussion au cas où on pourrait invalider avec une grande facilité ce titre.

Les vendeurs se sont émus des discussions que les ache-

1. Havre, 6 mai 1930, Recueil Havre. 1930.1.162.

2. Havre, 8 nov. 1893, Autran, t. 9.525; C. Rouen, 22 mars 1893, *idem* 9.152; C. Rouen, 17 janv. 1888, *idem* 3.547; Marseille, 31 juill. 1913, Recueil Marseille, 1914.1.38; Marseille, 5 avril 1905, Autran, 21.81; Marseille, 27 nov. 1905, 21.471; Havre, 25 févr. 1908, 24.42.

3. Havre, 10 avril 1882, Recueil Havre 1882.1.101; Marseille, 12 juin 1901, Recueil Marseille, 1901.1.323; Marseille, 9 mai 1921, *idem*, 1922.1.162.

4. Havre, 23 sept. 1897. Autran, 13.651.

5. ¹ Marseille, 17 févr. 1927. *Revue des ventes et transports*, 1927.80

teurs ne manquaient pas de soulever autour de la date de l'embarquement. Des préjudices importants pouvaient résulter au cas où les acheteurs arrivaient à démontrer la tardivité de l'embarquement, car ces procès les acheteurs ne les faisaient qu'en face d'une baisse des prix des marchandises.

Pour éviter les contestations des porteurs successifs du connaissance, cessionnaire des marchés, les vendeurs ont inséré dans les contrats de vente des clauses, aux termes desquelles la date du connaissance fera foi absolue du moment de l'embarquement. Par suite de cette clause, toute contestation sur le point de savoir si le connaissance a bien été créé au jour qu'il indique est inadmissible. On est en présence d'une convention portant sur les preuves, qui est tout à fait licite. Librement acceptée, cette clause doit faire la loi des parties. Presque tous les contrats types de vente à l'exportation contiennent ces sortes de clauses ¹.

Sur l'interprétation judiciaire de ces clauses nous n'avons trouvé que peu des décisions.

Ainsi un jugement du Tribunal de Marseille ² dénie à cette clause l'effet qu'elle devait produire suivant l'intention des parties. Malgré son insertion, le Tribunal permet la preuve contraire quant à la date du connaissance. Par contre, plus soucieuse du respect qu'il convient d'apporter à la volonté des parties, la Cour d'appel de Rouen ³ lui donne tout son effet en interdisant la preuve contraire. Elle ne réserve que l'hypothèse d'une fraude commise par le chargeur et le transporteur en antidatant le connaissance.

Nous n'avons envisagé que les espèces où les acheteurs contredisent la date du connaissance. Il peut arriver que

1. Jean Renard, *La vente caf en droit irançais*, p. 40.

2. Marseille, 9 mai 1921, *Recueil Marseille*, 1922.1.162.

3. Rouen, 4 nov. 1926, *Dor*, sup. 5.15.

les vendeurs aussi aient intérêt à démontrer l'erreur que contient le connaissement.

Contre un acheteur qui, par la production d'un connaissement portant la date du 1^{er} décembre, demande la résolution d'un marché qui devait s'exécuter jusqu'à fin novembre, le vendeur a intérêt à démontrer qu'en réalité il a embarqué les marchandises en temps utile, mais que par suite d'une erreur du capitaine le connaissement lui a été émis avec une postdate.

Nous l'avons déjà dit, la preuve contraire au connaissement à l'égard des tiers est interdite. Le vendeur sera donc irrecevable d'exciper de l'inexactitude de la date. En laissant inscrire dans ce document une fausse date, il a commis une négligence qui engage sa responsabilité à l'égard des tiers et l'empêche de se prévaloir d'une erreur dont il doit lui-même rester garant ¹.

II. — *Situation des assureurs.*

Le connaissement fait également foi à l'égard des assureurs. Les espèces où la question de la force probante du connaissement intervient entre assurés et assureurs sont nombreuses par suite du caractère spécial du contrat d'assurance maritime.

Le contrat d'assurance maritime sur facultés (assurance des marchandises) a pour but d'indemniser les assurés contre les sinistres résultant des périls de la mer et de la navigation, sinistres qui peuvent affecter les marchandises flottantes; ces sinistres constituent les risques que l'assuré prend à sa charge. Les risques courent pour l'assureur du

1. Marseille, 21 févr. 1911, Autran, 26.827; Paris, 26 janv. 1926, Dor, sup. 6.152; Marais, *op. cit.*, p. 100; Gaubert, *op. cit.*, p. 232.

moment où la marchandise quitte la terre pour être embarquée. Le chargement des marchandises sur un navire constitue la mise en risque des objets assurés; à son défaut, le contrat d'assurance est nul pour défaut d'objet. Cette nécessité de la mise en risque des objets assurés constitue une différence des assurances maritimes avec les assurances terrestres, où les biens assurés sont en risque ipso facto.

C'est à l'occasion du règlement de l'indemnité que doit verser l'assureur que l'assuré sera obligé de prouver l'exposition aux risques des marchandises assurées.

Normalement, cette preuve se fait par le connaissance; nous voyons d'ici comment ce document intervient dans les rapports des assurés avec les assureurs.

Ce n'est que lorsque le connaissance manque, ou que sa force probante est détruite par les réserves qu'il contient, que l'assuré sera obligé de recourir aux autres faits justificatifs du chargement, dont parle l'art. 383, C. com. Mais lorsque l'assuré présente un connaissance net (sans réserves), il est affranchi de faire toute autre preuve de l'exposition aux risques. L'assureur est d'autre part, obligé d'accepter la preuve qui résulte de la production du connaissance s'il n'arrive pas à faire la preuve du contraire. La force probante qu'à le connaissance à l'égard des tiers ne constitue pas une exception au principe de la relativité des conventions, comme l'ont soutenu certains auteurs. Cela résulte de ce que le connaissance est une preuve écrite sous-seing privé et comme tel il fait foi à l'égard de tous de la réalité des faits qu'il constate.

La jurisprudence se prononce dans ce sens. Elle considère le connaissance comme suffisant pour faire la preuve de la mise en risque des marchandises assurées¹. En outre, si

1. Marseille, 17 mars 1901, Autran, t. 16, p. 812; Marseille, 25 mai 1908.

ce titre est net, il doit être considéré comme rapportant la preuve du bon état et conditionnement, de la marchandise au moment de l'embarquement. Cette interprétation, que la jurisprudence donne du connaissance net, est très important par ses conséquences. Si à l'arrivée les marchandises se trouvent avariées, l'avarie qu'on constate doit être considérée comme étant causée par les risques de mer. Dans ce cas, l'assureur devra dédommager l'assuré pour le préjudice subi ¹. La preuve du contraire, c'est-à-dire du fait que les marchandises étaient avariées avant leur embarquement n'est pas refusée à l'assureur. Cependant sa situation n'est pas très facile, car il n'a pas pu surveiller le chargement pour voir si les mentions du connaissance correspondent à la réalité des faits et ainsi se ménager une preuve sûre de l'inexactitude de ce titre; en outre, la jurisprudence est assez sévère dans l'appréciation des preuves qu'on oppose au connaissance.

On a soutenu que le connaissance ne peut conserver sa valeur probatoire à l'égard des assureurs que s'il a été dressé suivant les indications des art. 281 et 282, C. com. En l'absence de l'une des mentions édictées par ces articles, il faudra refuser au connaissance toute force probante. Dès lors, le fait du chargement ne résultera plus de la production du connaissance, car ce titre, au lieu de constituer une preuve que le juge doit tenir pour bonne, ne sera plus considéré que comme un élément de preuve devant être complété par d'autres. On rentre dans ce cas dans la sphère d'application de l'art. 383, C. com.

idem, 24.64; Aix, 28 avril 1910, *idem*, 26.295; Cass. Req., 9 mai 1911, *idem*, 26.477; Sentence arbitrale belge, 10 nov. 1924, Jur. d'Anvers, 1921.194; Marseille, 5 juin 1923, Dor, sup. 1.41; C. Aix, 4 mai 1932, Dor, sup. 10. 356.

1. C. Aix, 21 nov. 1906, Autran, t. 22.482, C. Aix 10 avril 1924, Dor, sup. 2.433; Marseille, 23 juin 1924, Dor, sup. 2.465; sentence arbitrale belge, 4 juill. 1921, Jur. d'Anvers, 1921.484.

Laurin ¹ explique ce changement dans la force probante par le fait suivant. L'art. 283 constitue une dérogation au principe de la relativité des conventions; il ne pourra s'appliquer qu'à un connaissance rédigé d'après les art. 281 et 282, car ces articles indiquent sous quelles conditions cette exception est admise.

Bédarride ², Boistel ³ et Valroger ⁴ donnent cette solution en interprétant à la lettre l'art. 283. Ce texte étant rédigé de la façon suivante :

Le connaissance rédigé dans la forme ci-dessus prescrite fait foi ; il s'ensuit, disent ces auteurs, que le même effet ne saurait être attaché au connaissance qui ne réunit pas les conditions exigées par les art. 281 et 282.

Dans une note publiée au Sirey, M. Lyon-Caen ⁵ se prononce dans le même sens, seulement il ne considère comme dépourvu de force probante à l'égard des assureurs que le connaissance qui n'est pas signé du chargeur. A côté de l'argumentation tirée de la manière dont est rédigé l'art. 283, M. Lyon-Caen veut justifier par des arguments pratiques la nécessité de la signature du chargeur.

En effet, les deux signatures, celle du capitaine comme celle du chargeur, sont nécessaires à l'assureur. La signature du capitaine signifie qu'un chargement a eu lieu. Mais la nature et la valeur de ce chargement ne pourront résulter de l'aveu du capitaine, car celui-ci ne vérifie presque jamais les déclarations faites par le chargeur. C'est justement de la signature du chargeur que ces indications vont résulter. En signant le connaissance, celui-ci en certifie

1. Laurin sur Cresp. *op. cit.*, t. II, p. 144.

2. Bédarride, *Du commerce maritime*, II, n° 695.

3. Boistel, *Droit comm. et marit.*, n° 1247.

4. Valroger, *Droit maritime*, II, n° 742.

5. Cass. Req., 24 juill. 1883, S. 1884.1.57, note par Lyon-Caen.

l'existence. Et c'est d'un grand intérêt pour l'assureur d'avoir cette garantie, car le montant de l'indemnité d'assurance dépend de ces indications.

La conclusion commune à ces auteurs est la suivante : Un connaissance irrégulier n'est pas suffisant pour faire la preuve du chargé à l'égard des assureurs. Dans cette situation l'assuré sera obligé d'apporter d'autres preuves et ce n'est que de leur concordance que le fait du chargement sera déduit.

Les arguments que ces auteurs présentent pour justifier leur doctrine n'ont pas eu d'écho dans la jurisprudence, étant sans grande valeur.

Laurin, en soutenant le caractère exceptionnel de l'art. 283, commet une confusion entre l'effet obligatoire d'une convention avec la force probante de l'instrument relatant celle-ci. D'autre part, interpréter à la lettre les articles 281, 282 et 283 constitue une erreur, car de la façon dont ils sont rédigés on ne peut pas conclure que l'omission d'une des prescriptions qu'ils édictent est de nature à invalider le connaissance. Si cependant telle devrait être la solution, on ne pourrait faire aucune distinction entre les diverses mentions édictées par ces articles. L'absence de l'indication du domicile du capitaine, par exemple, aurait pour effet de détruire la force probante du connaissance ; or, la pratique actuelle s'est formée dans le sens de ne pas tenir compte de ces articles dans la rédaction du connaissance. On enlèverait donc le plus souvent toute utilité à ce titre.

Quant à la nécessité de la signature du chargeur, à l'absence de laquelle M. Lyon-Caen limite les cas où le connaissance sera considéré comme irrégulier, l'argument qu'on donne n'est pas décisif. Ce n'est pas la signature du chargeur qui constituera une garantie pour l'assureur, pour

l'exactitude des indications relatives à la valeur et nature du chargement. Le connaissance est rédigé d'après la déclaration d'embarquement faite par le chargeur; or, on ne voit pas en quoi l'adjonction de sa signature sur le connaissance peut augmenter la sincérité de ce titre. La vraie garantie de l'assureur consiste dans le droit qu'il a de prouver que le connaissance renferme des inexactitudes.

Toute cette théorie du connaissance irrégulier est critiquée par la plupart des auteurs ¹. M. Ripert ² notamment se prononce de la façon suivante sur la nécessité de la signature du chargeur :

« Dans ce cas, la preuve contraire sera plus difficile si le connaissance est signé des deux parties que s'il est signé du capitaine seul. C'est une considération de fait, non une différence juridique. »

La jurisprudence n'a pas consacré cette théorie ³.

Il nous reste encore une question à examiner en ce qui concerne la preuve faite par le connaissance à l'égard des assureurs. Elle se réfère au point de savoir comment sera faite la preuve de la mise en risque lorsque l'assuré présente un connaissance contenant les clauses, « qui dit être », « environ », « quantité inconnue », etc...

Habituellement les connaissances contiennent des clauses ayant pour but de frapper des réserves les mentions concernant les marchandises. Lorsqu'un pareil titre est produit par l'assuré pour faire la preuve de la mise en risque, pourra-t-on considérer la preuve résultant de cet acte comme suffisante ?

1. Cass. Req. 27 juill. 1883. *Revue critique* 1884.376, note par Thaller; Danjou *op. cit.*, II, n° 792; Wahl, *Droit maritime*, n°s 362 et suiv.; Bonnecase *op. cit.*, n° 565.

2. Ripert, *op. cit.*, II, n° 1496.

3. Cass. Req. 8 nov. 1832, S. 1832.1.804; Havre, 15 mai 1877, *Recueil Havre*, 1877.1.147; Cass. req., 24 juill. 1883, S. 1884.1.57; Cass. civ., 13 mars 1901; S. 1903.1.515; *contra* C. Amiens, 29 ajnv. *Revue critique*, 1892.371.

Un pareil titre ne peut pas faire une preuve suffisante. Dans ce cas, l'assuré sera obligé de compléter la preuve résultant de ce connaissance avec d'autres preuves.

Ce point de vue est conditionné par l'effet de ces clauses. Le capitaine, en les inscrivant dans le connaissance, restreint dans la mesure de leur contenu l'étendue de son obligation. Le chargeur, le destinataire ne pourront plus se prévaloir des indications frappées de réserves pour exiger du transporteur l'accomplissement de ses obligations. C'est comme si le connaissance ne constituait plus à l'encontre du capitaine une preuve suffisante pour les indications assorties de ces clauses. Les intéressés devront prouver à l'aide d'autres moyens ces indications.

Nous avons vu plus haut que le connaissance a la même force probante entre partie comme à l'égard des tiers. Du moment donc que ce titre est insuffisant pour constituer une preuve entre parties, à plus forte raison en doit-il être ainsi en face de l'assureur qui est un tiers. En possession d'un connaissance contenant ces clauses, l'assuré qui prétendra être indemnisé du dommage souffert, devra prouver la mise en risque par d'autres moyens, car du connaissance seul cette preuve ne pourra pas résulter.

Il devra compléter l'indication qui résulte de son titre à l'aide d'autres éléments de preuve, à savoir : les factures et livres de l'expéditeur, les déclarations des magasiniers, peseurs, courtiers, etc..., le livre de bord, les quittances de la douane, la correspondance échangée avec les vendeurs, témoins, etc...¹. On rendra dans ce cas dans la sphère

1. Laurin sur Crep. *op. cit.*, IV, p. 169; Desjardins VII, n° 1484; Cauvet *Traité d'assurance*, I, n° 325; Vivante, *Traité théorique et pratique d'assurances maritimes*, p. 448; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, VI, n° 1415; Ripert *op. cit.*, III, n° 2525; Aix, 29 mars 1887, Autran. t. II, p. 666; Seine, 12 janvier 1888, *idem*, 3.570; Rennes, 11 juill. 1912; *idem*, 28.842; sentence arbitrale belge, 10 nov.p. d'Anvers, 1921.194.

d'application de l'art. 383, C. com., qui, d'une manière générale, se réfère à tous les faits justificatifs du chargement.

Les assureurs ne sont pas obligés d'accepter pour bonne la preuve qui résulte du connaissance. Il y a un texte spécial, l'art. 384, C. com., qui leur réserve la preuve contraire. Cependant, même en l'absence de ce texte, les assureurs auraient le droit de contester les affirmations du connaissance, car la force probante de ce titre est celle de tout acte sous-seing privé qui ne fait foi que jusqu'à la preuve du contraire. La faculté laissée aux assureurs est d'autant plus légitime, car étrangers au chargement, ils n'ont pas pu vérifier la quantité, le nombre, le poids, la valeur des énormes cargaisons qui font l'objet du contrat d'assurance. Quant à l'art. 384, nous croyons qu'il a été inscrit pour marquer d'une façon plus précise le caractère indemnitaire du contrat d'assurance; l'assureur ne doit payer que sur ce qui a été réellement chargé.

Les assureurs utilisent souvent la preuve contraire aux connaissances, car si la chose assurée n'a pas été chargée ou si elle est différente de ce qui énonce le connaissance, le contrat d'assurance est résoluble, parfois même nul, et en outre le montant de l'indemnité est inférieur à ce qu'elle aurait dû être en présence d'un connaissance contenant des indications sincères.

La preuve contraire au connaissance, l'assureur peut la faire à l'égard de tout assuré, soit qu'il soit en présence du chargeur, soit d'un tiers porteur du connaissance bénéficiaire aussi d'une assurance couvrant la cargaison.

On peut hésiter à donner la même solution aux deux situations, étant donné que nous avons considéré le destinataire comme un tiers de bonne foi à l'encontre duquel aucune preuve contraire au connaissance n'est admissible.

Cela est vrai, mais seulement dans les rapports entre les transporteurs ou chargeurs, avec le destinataire.

Mais lorsque le destinataire est en présence de l'assureur, sa situation est tout autre. Il n'est plus considéré comme un tiers, il est une partie dans un contrat d'assurance¹. Comme tel il est obligé de faire la preuve de l'exposition aux risques des choses assurées. Il fera cette preuve par le connaissance. Partie au contrat et opposant un titre, auquel son cocontractant est resté complètement étranger, il n'y a aucun motif à faire une discrimination en ce qui le concerne et interdire de combattre à son encontre la preuve qui résulte du connaissance. Ainsi les variations de la valeur du connaissance en ce qui concerne les tiers porteurs ne sont que la conséquence de changement de sa situation. Dans le premier cas, porteur de bonne foi, dans le second cas, partie à un contrat, sa position a changé, il est logique que la force probante du connaissance en subisse les conséquences.

Quant à la preuve contraire, la jurisprudence suivant ici sa tendance de renforcer la valeur du connaissance, exige qu'elle soit concluante et précise, sans par cela exclure certains moyens de preuve, comme les témoins ou les présomptions.²

En présence d'une fraude commise par les assurés, les preuves contraires au connaissance seront plus largement appréciées, car, du fait même de la fraude qui a été com-

1. Note de M. Lyon-Caen sous Marseille, 30 nov. 1905, *Revue critique* 1907, p. 519.

2. C. Recife (Brésil) 22 avril 1887, Autran 3.479; Cass., 15 févr. 1826, Recueil Marseille, 1826.2.33; Marseille, 16 juin 1897, Autran, 13.99; Rochefort-sur-mer, 12 janv. 1900, *idem* 16.57; Marseille 23 juin 1924. *Dor. sup.*, 2.645; C. Aix, 30 août 1833, S. 1834.2.161; Snetence arbitrale belge, Jurisp-d'Anvers, 1921.484.

mise, il y a des éléments qui présagent déjà de l'inexactitude du connaissement ¹.

Comme exemples de preuves précises nous pouvons citer : la non conformité du connaissement avec les reçus de bord, l'existence des lettres de garantie donnant une description différente des marchandises, les contradictions entre les indications du connaissement avec celles inscrites sur les documents délivrés par la douane, et bien d'autres encore suivant les circonstances des espèces.

Mais en l'absence des preuves formelles, les assureurs ne peuvent pas invalider la preuve qui résulte de la production du connaissement ². Ainsi, il a été jugé que le fait que le chargeur est en même temps l'agent du transporteur, ne constitue pas une circonstance suffisante pour dénier toute valeur au connaissement ³. De même, il a été décidé que les preuves futures que s'offre à faire l'assureur ne sont pas admissibles, car ce serait un moyen de retarder le paiement de l'indemnité ⁴.

Toujours pour éviter le recours trop facile à la contradiction du connaissement et faire ainsi de ce droit accordé à l'assureur plutôt un moyen de chicane qu'une garantie contre les exagérations de l'assuré, la jurisprudence impose quelquefois comme une condition à l'admission de la preuve contraire, la consignation de la somme pour laquelle les marchandises ont été assurées ⁵.

De ces quelques remarques sur la jurisprudence on peut voir quelle en est la tendance : c'est faire du connaissement

1. C. Bruxelles, 30 juill., Autran, t. 3, p. 338.

2. C. Aix, 21 nov. 1906, Autran, t. 22, p. 482; Marseille, 25 mai 1908; Autran, 24.64 confirmé C. Aix, 28 avril 1910, *idem*, 26.295.

3. Marseille, 30 mai 1911, Autran, 27.83.

4. Cass. Req., 24 nov. 1845, D. 1846.1.123.

5. C. Paris, 21 nov. 1885, Autran 1.482.

un document difficilement attaquable. Les nécessités économiques imposent cette solution étant donné le grand nombre d'engagements dont ce titre constitue la base. Et lorsqu'un sinistre se produit il faut que la valeur qui arrive à destination grâce à l'assurance, soit tout aussi peu discutée que le seraient les marchandises, que le capitaine a déclaré par le connaissement comme ayant été chargées.

Section III. -- Valeur probante d'un connaissement irrégulier.

Les art. 281 et 282 C. com. énoncent les mentions que doit contenir un connaissement et la forme dans laquelle il doit être rédigé, pour qu'il puisse faire foi conformément à l'art. 283. Faut-il en conclure de la manière dont est rédigé l'art. 283, qu'en l'absence de ces formes et mentions, le connaissement n'a plus de force probante ? On peut hésiter sur la réponse à donner. En effet, dans quel but auraient été écrits ces articles s'ils ne devaient pas être respectés.

Cependant, ce n'est pas dans ce sens qu'il faut considérer cette question. Ces articles n'ont pas été écrits pour en faire des mentions qu'ils édictent, des conditions nécessaires à la validité du connaissement comme instrument probatoire. Si telle avait été l'intention du législateur, il aurait établi une sanction expresse, la nullité du connaissement qui n'a pas été rédigé en conformité avec les art. 281 et 282 ¹. Or, il ne se trouve pas une pareille sanction dans le Code et, à défaut, on ne peut la déduire de la rédaction un peu ambiguë de l'art. 283.

1. Wahl, *Droit maritime*, n° 365.

Cependant, quel est le but dans lequel ont été écrits ces articles ?

Le connaissement est un titre dont les fonctions sont nombreuses. Il sert à exécuter des ventes, à conclure des assurances, à permettre des avances sur marchandises ; or, pour remplir tous ces attributs il est nécessaire et utile qu'il contienne un certain nombre d'indications.

En pratique le connaissement contient beaucoup d'indications, dont le nombre et la variété dépasse celles prévues par les art. 281 et 282. Au gré des conventions, dont il sert de base, il peut contenir soit certaines mentions, soit d'autres. Mais ceci n'a rien à voir avec la force probante qu'il faut reconnaître à ce titre. En quoi le fait d'indiquer le tonnage du navire (art. 281, al. 3) peut influencer la force probante du connaissement. Dans tous les cas il reste un acte sous-seing privé qui fait foi de son contenu jusqu'à la preuve du contraire. Seulement lorsque le connaissement contiendra, par exemple, la mention du tonnage du navire, il fera foi de cette mention et, en l'absence de cette indication, il ne la prouvera pas. Cela revient à l'affirmation d'un truisme : pour prouver certains faits, il faut que l'écrit les mentionne.

Nous croyons que le but de ces articles est de donner les énonciations qui peuvent être utiles aux diverses fonctions qu'arrive à remplir le connaissement. Certaines d'entr'elles sont de nos jours tout à fait inutilisées car elles se réfèrent à un état de navigation qui n'existe plus.

Le tonnage du navire, le nom du capitaine étaient au moment de la rédaction du Code, des faits auxquels les parties attachaient une grande importance. Actuellement, par suite des transformations de l'industrie des transports maritimes, ces indications ne présentent plus une grande va-

leur pour les expéditeurs et ainsi elles ne sont plus toujours mentionnées dans les connaissements.

Mais, cependant, il doit y avoir certaines mentions qu'on doit considérer comme substantielles pour la validité du connaissement, et en l'absence desquelles cet acte soit considéré nul. Nous allons énumérer les mentions et formes dont s'occupent les art. 281 et 282, et tâcher de distinguer parmi elles, celles qui sont nécessaires à la validité du connaissement et celles qui n'ont qu'une valeur purement indicative de ce qu'il est utile qu'un connaissement contienne.

a) Le nom des parties.

Il est tout à fait naturel que le connaissement contienne le nom des parties qui participent au connaissement.

Le nom du chargeur figure toujours sur le connaissement car il faut que celui qui en opère le chargement soit désigné. Seulement il peut arriver que le chargeur ne soit pas aussi propriétaire des marchandises embarquées. Cela n'a aucune importance. Le rôle du connaissement n'est pas de révéler la véritable qualité de l'expéditeur. Le nom du chargeur suffit donc.

Le capitaine est la seconde personne, d'après le Code, qui participe au connaissement. L'article 281 exige une individualisation assez précise du capitaine car, outre son nom, le connaissement doit contenir aussi son domicile. Seulement ni l'une ni l'autre de ces mentions ne doivent être considérées comme nécessaires au connaissement. Le capitaine ne participe aux actes maritimes qu'en qualité de représentant de l'armateur. Le caractère de cette représentation est d'une nature spéciale, mais c'est toujours l'armateur qui se trouve derrière les actes accomplis par son capitaine¹. Actuellement les connaissements contiennent en

1. Ripert, *op. cit.*, I, nos 809-810.

tête, en grosses lettres, la mention de la raison sociale de l'armateur.

L'exigence du Code d'indiquer le nom et le domicile du capitaine s'explique par les conditions du transport en vigueur au moment de la rédaction du Code. Le chargeur tenait toujours à connaître le nom précis du capitaine. Son rôle était considérable au temps de la navigation à voile pour la bonne exécution du transport. Actuellement son rôle a diminué et, par suite, l'intérêt qu'on attachait à connaître son nom. D'autre part, comme les connaissements réservent toujours pour l'armateur la faculté de charger « sur le navire désigné ou sur l'un des suivants », il s'ensuit qu'une désignation précise du nom du capitaine est très difficile.

Le nom et le domicile du destinataire doivent aussi être indiqués. Rédigé sous cette forme, le connaissement est à personne dénommée. Cette forme est rare par suite des difficultés qu'elle présente en cas de transmission du titre ; on est alors obligé d'utiliser les formalités prévues par l'art. 1690 C. civ. ¹. Mais comme le connaissement peut être rédigé aussi sous la forme au porteur ou à ordre, il résulte que la désignation du nom et du domicile du destinataire n'est pas nécessaire, même d'après le texte de ces articles.

De ces indications, seuls les noms du chargeur et de l'armateur doivent être considérés comme mentions substantielles du connaissement. Il faut, en effet, connaître ceux qui seront responsables du fait du chargement ou de l'exécution du contrat de transport.

b) Le nom et le tonnage du navire.

L'identification du navire servant au transport des mar-

1. Cass. civ., 12 janv. 1847, D. 1847.1.59; Cass. req., 13 août 1879, S. 1881.1.157.

chandises est une autre indication prévue. Cette mention est une de celles qui présentait autrefois, au temps de la navigation à voile, une grande importance. Les voiliers ne présentaient pas tous la même garantie de sécurité pour que les chargeurs puissent se désintéresser du navire qui aurait transporté leurs marchandises. Actuellement cette désignation a perdu une grande partie de son importance. On trouve cependant cette indication du nom du navire dans les connaissements, mais comme les Compagnies se réservent le droit de charger la marchandise « par tout navire » ou « par navires suivants », comme d'autre part elles se réservent aussi le droit de transborder la marchandise en cours de route sur d'autres navires, nous voyons le peu d'utilité que présente cette désignation.

c) Le voyage.

L'indication du voyage est une mention importante. Il n'est pas indifférent à un chargeur de connaître le trajet du voyage maritime qu'accomplira le navire. En fait, il ne faut pas attribuer une grande valeur à cette indication, du fait que la plupart des connaissements contiennent des réserves qui donnent droit à l'armateur de changer le trajet du voyage. Ainsi sont les clauses qui permettent au capitaine de dévier, de rétrograder, de faire relâche dans les ports non prévus. Certains connaissements ne contiennent même pas l'indication du port de déchargement. Ils sont dirigés vers un certain port où les capitaines recevront l'indication de la destination définitive. Ce sont les ports d'ordre. Ainsi se passe-t-il avec les cargos qui chargent dans les ports du Danube et de la Mer Noire. Ils sont usuellement dirigés comme première destination vers le port de Gibraltar. Là ils attendent les ordres des chargeurs. Cette

pratique a été rendue possible par les progrès des transmissions télégraphiques. Voilà donc une mention, celle des ports d'ordre, qui, non prévue par le Code, peut se trouver actuellement dans certains connaissements.

d) Le prix du fret.

De toutes les conditions du contrat d'affrètement le prix du fret est la seule qu'indique le connaissement. Cette mention n'est nullement indispensable, car son absence sera supplée par l'application des tarifs de la Compagnie ou du cours moyen du fret en usage dans le port d'embarquement. Il se peut que le prix du fret soit intentionnellement non indiqué au cas où les parties stipulent le fret payable sur le poids délivré. Dans ce cas il n'apparaîtra qu'après le déchargement.

A côté du prix du fret on trouve dans les connaissements actuels toutes les clauses et conditions du contrat de transport. Elles figurent en texte imprimé au verso du connaissement. Depuis longtemps, ce titre n'est pas seulement le récépissé constatant la prise en charge des marchandises tel que l'envisage le Code, il constitue en même temps la preuve du contrat de transport et ainsi il doit contenir tout ce qui s'y réfère à ce contrat.

e) La désignation des marchandises transportées.

L'article 284 indique quels doivent être les mentions que doit contenir le connaissement en ce qui concerne les marchandises à transporter. Elles se réfèrent : à la nature, la quantité, les espèces ou qualités, les marques et numéros.

Lors des travaux préparatoires, il y a eu des grandes discussions sur le point de savoir si les mentions relatives à la nature, espèces ou qualités des objets à transporter,

doivent être imposées au capitaine et quel doit être le sens dans lequel elles doivent être entendues ¹.

Nous croyons que si des pareilles mentions sont inscrites au connaissance, elles doivent s'entendre seulement en ce qui concerne les caractères extérieurs et apparents des marchandises. D'ailleurs le fait qu'actuellement toutes ces mentions sont accompagnées des réserves rend cette discussion sans portée pratique.

Les indications relatives à la marchandise sont utiles, car elles permettent au destinataire de voir si ce qu'on lui offre à destination est bien la même chose qui a été chargé pour son compte. Dans les connaissances actuels, l'individualisation des marchandises est encore plus précise, car on exige aussi que le chargeur indique la valeur, le caractère dangereux, par exemple si ce sont des explosifs, etc.

Pour d'autres cargaisons, cette identification ne peut être si complète. Nous nous référons aux cargaisons expédiées en vrac ou en grenier; cela arrive pour les transports de grains, des charbons, etc. Dans ces cas, l'indication des marques et numéros est impossible; on remplace alors ces indications par d'autres, par exemple les parties de la cale où ces marchandises ont été déposées.

Toutes ces indications qui, comme nous l'avons vu, peuvent varier suivant la nature des marchandises qu'on embarque, ne présentent pas pour le porteur une trop grande valeur. Il ne peut s'en prévaloir toujours, car ces indications sont assorties des clauses non approuvatives.

La rapidité avec laquelle s'opère le chargement rend très difficile pour les armateurs le contrôle des indications

1. Desjardins, *op. cit.*, V, n° 910; Valroger, *Commentaire du livre II*, t. II, n° 731; Verneaux, *Du connaissance*, n° 73.

que font les chargeurs. C'est pourquoi il est d'un usage assez ancien que le capitaine inscrive dans un connaissement des réserves qui, se rapportant à presque toutes les indications fournies par l'expéditeur relatives à ses marchandises, détruisent ainsi la portée de la reconnaissance délivrée au chargeur.

Même avec le caractère assez vague que constituent ces indications du fait des réserves qui les accompagnent, nous croyons que l'indication des marchandises est la condition première pour la validité du connaissement. En effet, le connaissement est un acte sous-seing privé, mais pour qu'un pareil acte ait une raison d'être, il faut qu'il contienne quelque chose, car en l'absence d'un certain contenu, quelle serait son utilité ? C'est justement l'indication de la prise en charge d'une marchandise présentant certains caractères qui sera considérée comme constituant le contenu nécessaire du connaissement envisagé dans sa fonction initiale de preuve du chargement.

Nous verrons que la jurisprudence dans l'interprétation qu'elle a donné à ces clauses concernant le chargement n'en a pas enlevé toute valeur, toute force probante aux indications du connaissement, et cela dans l'intérêt des chargeurs.

f) Signature du capitaine et du chargeur.

Le connaissement doit être signé dans les vingt-quatre heures qui suivent le chargement par le capitaine et le chargeur.

D'après l'art. 222 C. com., le capitaine est considéré comme responsable des marchandises embarquées; l'article 282, en obligeant le capitaine à signer le connaissement, ne fait que confirmer le premier article. Le Code considère

donc comme véritable partie au connaissance le capitaine. La jurisprudence pourtant ne le tient que comme un représentant de l'armateur ¹. Signant le connaissance ès qualités, tout autre préposé de l'armateur peut le signer à sa place. C'est ce qui se passe habituellement. Ce sont les agents à terre de l'armateur qui reçoivent les marchandises et signent les connaissances après l'embarquement. Cependant, nous devons ajouter que dans les cas où le connaissance est signé par un autre préposé de l'armateur ou par l'armateur lui-même, le capitaine demeure responsable, car il est censé avoir contrôlé la teneur du connaissance délivré au chargeur. C'est une de ses obligations et il ne peut se soustraire. La même situation intervient en cas d'arrimage. Même lorsque le chargeur effectue l'arrimage, le capitaine est considéré comme responsable, car cette opération rentre dans ses fonctions ².

Nous considérons la signature du capitaine, avec l'interprétation donnée, comme essentielle à la validité du titre. L'acte sous-seing privé tire toute sa force de la signature des parties intéressées. Or, la signature du capitaine est celle de la partie qui s'oblige. En son absence, nous ne sommes plus en présence d'un acte sous-seing privé prouvant le chargement, d'un connaissance.

Le Code exige en outre la signature du chargeur. Nous ne pensons pas que cette signature soit nécessaire à la validité du connaissance, considéré comme preuve du chargement. Ce titre ne met pas des obligations à la charge des deux parties. Il constate le fait du chargement et dans ce cas celui qui assume une obligation n'est que le transporteur. Le chargeur ne fait que se prévaloir de cette obliga-

1. Cass. civ., 23 févr. 1898, D. 1900.1.489; Cass. 11 juill. 1898, D. 1903.1.398.

2. Ripert, *op. cit.*, II, n° 1498.

tion. On est en présence d'un acte constatant un fait d'où découle une obligation unilatérale, la restitution des marchandises. En quoi pourrait être nécessaire la signature du chargeur ? Si on remonte en arrière, nous pouvons voir que l'ordonnance sur la marine de 1689 ne prévoyait pas cette signature.

Les parties comme les tiers ont le droit de prouver contre le connaissement. La signature du chargeur ne constitue pour personne, comme le soutenaient cependant certains auteurs, une garantie que les énonciations du connaissement sont conformes à la vérité.

Toutes ces discussions autour de la signature du chargeur ne valent que pour le connaissement considéré comme preuve du chargement. Mais ce titre prouve aussi le contrat d'affrètement. Dans ce cas, nous sommes en présence d'un contrat synallagmatique et qui, en outre, est régi au point de vue probatoire par les règles du Code civil. Les tribunaux se sont prononcés souvent sur cette question, et à part des rares exceptions, ils ont toujours considéré la signature du chargeur comme essentielle à la validité de l'acte constatant le contrat d'affrètement. Nous retrouvons d'ailleurs cette question.

g) La date.

C'est une mention qui n'est pas directement exigée par l'art. 282. Mais comme cet article exige la signature du connaissement dans les vingt-quatre heures du chargement il faut bien que ce titre soit daté pour qu'on puisse contrôler l'accomplissement de cette formalité.

De nos jours les connaissements sont toujours datés. Cette indication est très utile car dans les ventes à l'embarquement *caf* et *fob*, le moment du chargement est essentiel ;

or on ne peut le constater que si le connaissement est daté.

Dans les projets de loi ayant pour objet la modification du Livre II du Code de commerce, on introduit aussi la date parmi les mentions que doit contenir le connaissement ¹.

Si, au point de vue de la validité du connaissement, l'indication de la date peut manquer, au point de vue des mentions qu'il est utile que ce titre indique, cette mention nous la croyons nécessaire.

h) Nombre des exemplaires.

Dernière exigence des articles 281 et 282, le connaissement doit être rédigé en quatre exemplaires. L'article 282 indique même ceux à qui ils sont destinés.

Un pour le chargeur, un pour le destinataire, un pour le capitaine et un pour l'armateur.

Le nombre des exemplaires du connaissement ne doit pas être limité. Craignant des pertes, le chargeur peut désirer envoyer à son destinataire plusieurs exemplaires par voies différentes; il doit avoir le droit d'en demander plusieurs.

Par contre, un nombre moindre de quatre exemplaires semble exclu. Nous ne croyons pas cette affirmation juste. Aucune règle quant au nombre d'exemplaires n'est exigée pour la validité d'un acte sous-seing privé en matière commerciale.

Un seul exemplaire signé du capitaine ou d'un autre préposé de l'armateur est suffisant. Cependant, en pratique, le connaissement est rédigé en au moins deux exemplaires, car la loi du 30 mars 1872, art. 3, oblige les capitaines à avoir un exemplaire des connaissements délivrés parmi les pièces de bord.

La pratique de rédiger les connaissements en moins

1. *Dor*, 20.78.

d'exemplaires qu'en prescrit le Code, est assez ancienne. De Courcy la mentionne déjà dans ses écrits ¹. La jurisprudence ne voit aucun inconvénient à cette violation de l'art. 282. La Cour d'appel d'Alger se prononce clairement en ce sens ² :

« Attendu qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à l'objection de Borgeaud, tirée de ce que le connaissement n'a été établi qu'en trois originaux..., que cette irrégularité n'est pas substantielle. »

Envisagé pourtant au point de vue de la preuve du contrat de transport, le connaissement doit être rédigé en autant d'exemplaires qu'il y a des intéressés au contrat. Dans ce cas, on est toujours en présence d'un acte sous-seing privé, mais ce sont les principes des preuves civiles qui le régissent. Il doit y avoir application de l'art. 1325, C. civ.

De l'analyse des différentes mentions que doit contenir un connaissement, nous avons vu que très peu sont celles qui sont nécessaires à la validité de ce titre. La plupart ne sont indiquées que parce qu'il est utile que cet acte les contiennent. Et les pratiques nouvelles peuvent introduire dans les connaissements des mentions nouvelles dont l'utilité ne se faisait pas sentir autrefois, au temps de la rédaction du Code.

Cette distinction entre mentions, qui n'ont qu'un caractère utilitaire et mentions qui sont nécessaires à la validité du connaissement, est faite déjà depuis longtemps par la jurisprudence. La Cour de cassation se prononce de la manière suivante : ³

1. De Courcy, *Questions de droit maritime*, I, p. 20.

2. Cour d'appel d'Alger, 14 mars 1906, *Autran*, t. 24, p. 326.

3. Cass. Req. 28 juill. 1808, *Autran*, 14.326; Brest, 5 mai 1925; *Dor sup.*, 3.506.

« Attendu que le connaissance est valable et obligatoire pour les parties s'il réunit les conditions substantielles destinées à assurer leurs droits respectifs, bien qu'il ne satisfasse pas à toutes les exigences des art. 281 et 282, dont les dispositions ne sont pas prescrites à peine de nullité. »

Parmi ce minimum de mentions que la Cour appelle substantielles, nous avons cru trouver : l'indication du nom des parties, la signature de l'armateur, l'indication des marchandises prises en charge par le capitaine.

Le connaissance irrégulier serait, dans ce cas, un titre qui prouve moins de choses qu'un connaissance rédigé suivant les indications des art. 281 et 282. Mais sa valeur ne changera pas. Il s'agit seulement de voir ce qui lui manque, et comme pour tout écrit quelconque, il en résultera une absence de preuve sur ce point. C'est tout.

Le connaissance régulier comme le connaissance irrégulier, étant tous les deux des preuves écrites, leur force probante doit s'apprécier d'après les mêmes règles.

Section IV. — Absence du connaissance.

Jusqu'à présent, nous n'avons envisagé que des cas où un connaissance a été établi. Il arrive cependant que ce titre manque, soit qu'on ait omis de le rédiger, soit qu'il a été perdu; la question se pose de savoir comment on va prouver dans cette situation le chargement des marchandises sur le navire ? La réponse à cette question est la suivante : les intéressés pourront faire cette preuve par tous les moyens.

Cette solution se justifie par le fait qu'on est en matière commerciale et que, dans ce domaine, il est de principe que

les preuves sont libres. Il n'est fait d'exception à ce principe qu'en présence d'une dérogation expresse. Or, pour la preuve du chargement, il n'y a aucune restriction, les articles 281-283 ne pouvant être considérés dans ce sens. On peut apporter aussi un autre argument, le chargement étant un simple fait, peut comme tel être prouvé par tout moyen, car en matière civile comme en matière commerciale la preuve des faits est libre.

Desjardins a fort bien démontré cette entière liberté laissée aux intéressés à prouver le chargement, en écrivant que :

« Le connaissement est la preuve commune et directe, non la preuve nécessaire du chargement » ¹.

L'article 383, C. com., prévoit d'ailleurs l'hypothèse de l'absence du connaissement, car il parle des faits justificatifs du chargement. Il résulte donc clairement de la façon dont est rédigé cet article, qu'à côté du connaissement, le législateur a envisagé aussi d'autres moyens de preuve de l'embarquement des marchandises.

Tout récemment, on a soutenu que cette liberté quant à la preuve du chargement, ne s'appliquerait qu'en matière d'assurance, devant l'assureur et non pas devant le transporteur. Il s'agissait d'un chargement d'eau de vie que le chargeur démontrait à l'encontre du transporteur, en l'absence d'un connaissement, à l'aide des pièces fournies par la douane. La Cour de cassation a considéré la preuve fournie par le chargeur comme suffisante pour justifier la condamnation du transporteur au paiement des caisses qui manquaient. Justement ce jugement a été critiqué ².

La preuve du chargement étant libre, elle pourra résulter

1. Desjardins, *op. cit.*, IV, n° 926.

2. Cass. civ., 13 janv. 1925, *Revue des ventes et transports* 1925.121 avec une note de M. Leray.

des pièces de la douane, des factures de l'entrepreneur de chargement, des témoins, des présomptions, etc., toutes preuves qu'il appartiendra aux juges d'apprécier souverainement ¹.

Il nous faut ajouter que les cas d'absence du connaissance sont assez rares, car les règles sur la police de la navigation imposent la rédaction d'un pareil acte pour toutes marchandises transportées dans les eaux qui dépendent de l'inscription maritime ².

1. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, V, n^{os} 707 et 711; Ripert, *op. cit.*, II; n^o 1491. Cass. req., 18 févr. 1863, S. 1863.1.500; Cass. Req., 24 juill. 1883, S. 1884.1.57 avec une note de M. Lyon-Caen; Bordeaux, 24 nov. 1890, Autran t. VII, p. 527; Seine, 17 janv. 1901, *idem*, 16.644.

2. Loi du 30 mars 1872 art. 3; décret de codification des lo's de douanes du 28 déc. 1926 art. 141.

CHAPITRE II

Le connaissement preuve du contrat d'affrètement.

Le connaissement constitue aussi le plus souvent la preuve du contrat d'affrètement. Le Code de commerce n'a pourtant pas envisagé le connaissement sous cet aspect; pour la preuve du contrat d'affrètement, il prévoit une preuve distincte, la charte-partie, preuve qui est l'objet d'une réglementation donnée par l'art. 273, C. com.

Un long usage a consacré le connaissement dans cette fonction et actuellement les cas où on procède à la rédaction d'une charte-partie sont assez rares. Des considérations diverses ont imposé cette pratique. La similitude des énonciations que doivent contenir les chartes-parties et les connaissements peut être considéré comme une des causes de cette substitution. De même l'augmentation du tonnage des navires; de ce fait, le nombre des chargeurs pour un seul navire est très grand et il en résulte une certaine difficulté pour rédiger deux documents pour chaque expéditeur. Mais ce qui a généralisé l'emploi du connaissement à la place des chartes-parties, a été l'émission des connaissements types par les compagnies d'armement. Dans ces connaissements, les conditions du contrat de transport sont déterminées à l'avance par l'armateur sans que le chargeur

puisse les discuter. Il doit les accepter telles qu'elles sont imprimées au verso du connaissement que lui présente l'armateur. Dans ces conditions, la délivrance d'une charte-partie n'est plus d'aucune utilité, car tout ce qui se réfère au contrat de transport se trouve imprimé sur le connaissement.

La rédaction d'une charte-partie n'est pas pourtant sortie des usages. Elle est utilisée actuellement en cas d'affrètement total des navires. Dans ces situations, les conditions du transport font l'objet d'une discussion des parties; il faut donc rédiger un acte distinct qui puisse constater les conditions spéciales du contrat.

Deux questions se présentent dans l'étude du connaissement considéré comme preuve du contrat de transport. En premier lieu, il faut déterminer les conditions auxquels doit répondre le connaissement pour constituer une preuve valable du contrat de transport. Ensuite, il faut voir quelle sera la valeur probatoire d'un connaissement qui ne correspond pas aux conditions de forme nécessaires à sa validité. Pourrait-on le compléter après coup, ou doit-on tenir l'acte pour nul ? Tels sont les points que nous allons exposer en deux sections :

Section I : Conditions de validité du connaissement en tant que preuve du contrat de transport.

Section II : Valeur probante d'un connaissement dépourvu de la signature du chargeur.

Section I.

Conditions de validité du connaissance en tant que preuve du contrat de transport.

Le connaissance en tant que preuve du contrat d'affrètement est soumis à certaines conditions autres que celles qu'il doit remplir en tant que preuve du chargement. Pour déterminer en quoi consiste cette différence, nous allons décrire le régime applicable à la preuve du contrat d'affrètement.

L'article 273 C. com., qui s'occupe de cette question, est ainsi conçu : « toute convention pour louage d'un vaisseau doit être rédigée par écrit. »

La nécessité d'avoir un acte écrit pour pouvoir prouver le contrat d'affrètement constitue une exception au principe qui régit les preuves commerciales. Suivant l'art. 109, C. com., les preuves sont libres en droit commercial. Il y a pourtant certains cas où il est dérogé à ce texte et le contrat d'affrètement est de ce nombre. C'est en vue d'éviter les difficultés qu'entraîne la preuve testimoniale qu'on l'a exclue dans tous les contrats maritimes. Les clauses que renferment ces conventions sont très compliquées; il eut été d'une mauvaise méthode de permettre la preuve par tous moyens dans ces cas. Le système de la preuve préconstituée, telle qu'elle résulte de l'art. 1341 C. civ. est préférable.

Pour la preuve de l'affrètement on revient donc aux règles posées par le Code civil. Sur ce point, il y a une certaine divergence entre les auteurs. Certains soutiennent qu'une preuve écrite est toujours nécessaire. La preuve testimoniale devra être exclue même lorsque la valeur de l'objet du contrat ne dépasse pas 500 francs, ou qu'il y a

un commencement de preuve par écrit, car l'art. 273, qui impose la rédaction d'un écrit, ne fait aucune distinction ¹. D'autres soutiennent qu'il ne faut pas renchérir sur les prescriptions des art. 1341 et 1347, C. civ., car du moment qu'on revient à la preuve préconstituée, il faut appliquer les textes qui la régissent tels qu'ils sont ². Nous partageons l'opinion qui exclut la preuve testimoniale dans tous les cas, car le but de l'art. 273 a été d'empêcher le recours à la preuve par témoins.

Il ne faut pas déduire de l'exigence de l'art. 273 que la rédaction d'un acte écrit est une condition nécessaire à la validité du contrat d'affrètement. En l'absence de tout écrit, le contrat n'est pas moins valable, car sa formation dérive seulement du concours de volontés du chargeur et du transporteur. Le contrat d'affrètement n'est pas un contrat solennel : c'est un contrat consensuel ³. Si l'instrument probatoire est nul ou s'il n'a pas été dressé, le contrat pourra être prouvé par l'aveu, le serment ou par certains écrits, d'où l'accord des parties peut résulter indiscutablement.

Un acte écrit est donc nécessaire pour la preuve du contrat d'affrètement. Cet écrit doit-il être aussi soumis à certaines formes ?

L'art. 273, C. com., énumère un certain nombre des mentions. Elles se réfèrent à l'indication du navire, du capitaine, du chargeur et de l'armateur, du voyage, du frêt, de l'indemnité convenue en cas de retard. Ces mentions sont-elles nécessaires à la validité de l'écrit ? Leur inscription est-elle imposée sous la sanction de la nullité du titre ? Nous ne le croyons pas, car aucune sanction ne se trouve

1. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.* V, n° 642 ; Ripert, *op. cit.*, II, n° 1446 ; Bonnecase, *op. cit.*, nos 277 et 556.

2. Valroger, *op. cit.*, n° 671 ; Danjon, *op. cit.*, n° 759.

3. C. Bordeaux, 19 mars 1923, *Dor* 2.535.

au cours de cet article. Ces énonciations ne sont prévues qu'à titre indicatif; les parties peuvent donc rédiger l'écrit suivant leur volonté ¹.

Il y a cependant une condition que doit remplir l'écrit prouvant le contrat d'affrètement. Elle n'est pas spéciale à la preuve de ce contrat, elle découle de la forme de tout acte sous-seing privé. Il s'agit de la signature des parties. La signature du chargeur comme de l'armateur est indispensable à la validité de cet écrit. Un acte n'a de valeur que s'il est signé par les parties contractantes. C'est à cette condition qu'il peut leur être opposé, qu'il constitue une preuve valable à leur rencontre. Le consentement des parties résultant donc de la signature qu'ils donnent, en son absence l'acte est nul, car il ne constate pas l'adhésion des parties aux conditions du contrat. A côté de la signature des parties, nous croyons que l'acte qui sert à prouver le contrat d'affrètement est soumis à une autre formalité. C'est la formalité du double prévue par l'art. 1325, C. civ., pour tous les contrats synallagmatiques.

En effet, du moment qu'on retourne au droit commun du Code civil pour la preuve de l'affrètement, il faut lui appliquer toutes les règles régissant les preuves civiles ².

Cependant un arrêt de la Cour de Pau dispense les chartes-parties de l'observation de cette formalité, sous motif que si l'art. 273 exige un écrit pour la preuve du contrat d'affrètement, il n'impose pas la formalité du double original ³. Il faut accueillir cet arrêt avec une certaine réserve, car il

1. Cour d'appel, Paris 22 mars 1929, *Dor sup.*, 7.247; Ch. Req., 22 févr. 1898, D. 1900.1.297 avec une note de M. C. Levillain.

2. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, V, n° 645; Ripert, *op. cit.*, II, n° 1424; Bonnecase, *op. cit.*, n° 278; *contra* Desjardins, *op. cit.*, III, n° 764; Wahl, *op. cit.*, n° 234.

3. Cour appel Pau 12 mars 1918, S. 1918.2.89 avec une note par M. Naquet.

s'agissait en cette espèce d'une charte-partie dressée par un courtier interprète et conducteur et en conséquence, on pouvait considérer l'écrit comme ayant un caractère authentique.

Les cas où une pareille irrégularité se présentera, inobservation de la formalité du double seront assez rares, lorsque c'est le connaissement qui constitue la preuve de l'affrètement. Ce document est toujours rédigé en au moins deux exemplaires et ainsi les exigences de la loi se trouvent satisfaites.

Faisant état de ces considérations, nous dirons que le connaissement, pourvu qu'il ait été signé par l'expéditeur et le transporteur, et qu'il ait été rédigé en deux exemplaires, fera preuve des conditions du contrat de transport. A défaut de ces formes, le connaissement sera nul comme preuve du contrat de l'affrètement.

Cette preuve, il la fera aussi bien à l'égard du chargeur que du destinataire. La jurisprudence donne depuis longtemps cette solution, car dans une formule qu'on retrouve souvent dans les arrêts, il est dit :

« Le connaissement ne lie le destinataire que quand il lie et comme il lie l'expéditeur lui-même ².

Il y a donc une grande différence entre le connaissement considéré comme preuve de l'affrètement et le connaissement considéré comme preuve du chargement. Cette double réglementation, à laquelle est soumis le connaissement, entraîne la conséquence suivante ; si, par exemple, ce titre est dépourvu de la signature du chargeur, il ne vaudra que comme récépissé du chargement, car il sera nul en tant que preuve de l'affrètement.

1. Cass. civ., 26 oct. 1909, Autran, 25.470; Cass. civ., 20 mai 1912, *idem*; 26.167; Cour appel Rouen, 2 juin 1924, *Dor* 8.252.

La force probante du connaissance, lorsqu'il prouve le contrat d'affrètement, est celle d'un acte sous-seing privé en matière civile. Il fera foi de son contenu jusqu'à preuve contraire, qui ne pourra résulter que d'un aveu, d'un serment ou d'un autre acte écrit conformément à l'art. 1341, C. civ.

La preuve contraire au connaissance considéré comme preuve du contrat d'affrètement, n'est jamais faite. Les parties ne contestent pas les conditions du contrat de transport. Nous n'avons pas trouvé des décisions sur cette question.

Mais ce que les expéditeurs ne manquent pas de prétendre, c'est la nullité de l'acte en tant que preuve du contrat de transport, parce qu'ils ne l'ont pas signé. Ces espèces sont innombrables, car elles offrent un moyen commode de se soustraire à l'application des clauses de non-responsabilité. Elles ne concernent que la validité du connaissance envisagé comme preuve du contrat de transport, mais non pas sa force probante.

Section II.

Valeur probante d'un connaissance dépourvu de la signature du chargeur¹.

Les irrégularités que peuvent contenir les connaissances lorsqu'ils constatent le contrat d'affrètement sont au nombre de deux : l'inobservation de la formalité de la pluralité des originaux et le défaut des signatures des parties.

1. Les clauses d'un connaissance non signés du chargeur sont-elles opposables à ce dernier, article par R. H. Leray dans *Autran* 34.359. Note par C. Levillain, D. 1900.1.297; Note par H. Aubrun, D. 1920.11.13; Note dans la *Revue Dor* 8.252.

Le manquement à la première de ces obligations ne se rencontre pas; d'ailleurs, si une telle hypothèse se présentait, nous ne croyons pas que la jurisprudence prononcerait la nullité de l'acte, bien que nous avons considéré cette formalité comme essentielle.

Par contre, les tribunaux sont fréquemment saisis des difficultés que soulève l'absence de la signature des chargeurs. Nous n'envisageons pas l'hypothèse où c'est la signature du transporteur qui fait défaut. Evidemment, au point de vue théorique, la signature du transporteur présente la même importance pour la validité du connaissement que celle du chargeur, seulement il ne s'élève jamais une difficulté lorsqu'elle manque. L'armateur n'a aucun intérêt à se prévaloir de son absence pour demander la nullité du titre, car les conditions du contrat de transport sont son œuvre; le chargeur non plus, car le transporteur ne manquerait pas dans ce cas de donner son adhésion ¹.

La question des connaissements non signés par les chargeurs est d'une pratique maritime courante. Le grand nombre des litiges qu'elle suscite est dû au fait que les chargeurs ont trouvé là un moyen assez commode de se soustraire à l'application des clauses dérogatives du droit commun, clauses qui sont insérées au connaissement.

Un écrit est nécessaire pour la preuve de contrat d'affrètement; c'est dans cette exigence de la loi qu'on trouve l'argument juridique sur lequel se basent les réclamateurs quand ils demandent la non-opposabilité à leur égard d'un connaissement qui ne porte pas la signature du chargeur. Ils objectent au transporteur, qui veut faire état, par exemple, d'une stipulation d'irresponsabilité ou d'une clause attributive de juridiction, n'avoir ni connu, ni accepté les

1. Ch. req. 22 févr. 1898, D. 1900.1.297 avec une note par C. Levillain.

conditions du contrat de transport dont se prévaut celui-ci, et à l'appui de cette prétention ils invoquent le fait qu'ils n'ont pas signé le connaissement. Comme la preuve de l'acceptation, par le chargeur ou le destinataire, des conditions du contrat de transport ne peut résulter que d'un acte écrit, d'un aveu ou d'un serment, solution impliquée par le fait que le contrat d'affrètement est régi au point de vue probatoire par les règles du Code civil, il arrive souvent que le transporteur ne peut démontrer l'adhésion du chargeur aux conditions stipulées au connaissement.

Pourtant l'adhésion du chargeur paraît facile à prouver, car la question de l'absence de la signature du connaissement n'est relevé qu'à l'arrivée du navire au port de destination, donc après l'exécution du contrat de transport. Ne peut-on pas affirmer devant cette situation que l'exécution du contrat de transport par les deux parties constitue une preuve concluante de l'acceptation tacite par les parties de toutes les clauses du connaissement ?

La jurisprudence n'a pas toujours suivie cette argumentation que tenaient les transporteurs. Elle considère qu'un connaissement dépourvu de la signature du chargeur est sans valeur, nul ne pouvant se créer un titre à soi-même dont il fasse état contre d'autres personnes. Si des marchandises ont été expédiées par un connaissement non signé, un contrat de transport a certainement été conclu entre le transporteur et le chargeur; ce n'est pas pourtant celui qui est relaté au connaissement. C'est en vertu d'un contrat de transport verbal qui s'est formé entre les parties que les marchandises ont été expédiées. Ce contrat comprendra les conditions d'un transport ordinaire, les parties étant considéré n'avoir prévues aucune stipulation spéciale dérogoratoire aux règles communes.

La Cour de cassation a été souvent appelée à se prononcer sur la validité d'un pareil connaissance; la jurisprudence n'a pas varié. La Chambre des Requêtes ¹ en 1909 a très clairement analysé cette question.—Il s'agissait d'une clause attributive de juridiction que les destinataires refusaient à se voir opposer sous motif que le connaissance n'était pas signé par le chargeur. La Cour leur a donné gain de cause pour ces considérations :

« Attendu que lorsque le connaissance porte seulement la signature du transporteur, il est dépourvu de tout effet légal, nul ne pouvant se créer un titre à soi-même; que si l'on peut admettre qu'un expéditeur qui, en dehors de tout écrit, confie des marchandises à une compagnie de transports, le mandat ainsi donné peut s'appliquer aux conditions d'un transport ordinaire, mais ne saurait comprendre des clauses dérogeant au droit commun. » Et, plus loin : « Attendu qu'on objecte vainement que le destinataire qui agit en vertu d'un connaissance ne peut pas se soustraire aux stipulations qu'il renferme, que, dans l'espèce, ce n'est point en vertu d'un connaissance où ne figure ni leur nom ni celui des expéditeurs, que les réclamateurs de la marchandise ont agi; qu'ils ont agi uniquement en vertu du contrat de transport verbal qui s'était formé à Marseille et dont l'existence n'était pas contesté. »

Faut-il assimiler à la signature du chargeur l'apposition de sa griffe ? Cette question a été diversement résolue par les tribunaux. Certaines décisions ont considéré que l'apposition de la griffe confirme sans conteste l'accord du chargeur avec l'armateur; elle est donc considéré comme un

1. Cass. Req., 2 mars 1909, Autran 24.763; même sens Cass. civ., 20 mai 1912, Autran 28.167; Cour Alger, 10 avril 1919, D. 1920.11.13; Cour Paris, 20 juin 1930, *Dor sup.*, 8.394.

équivalent de la signature du chargeur ¹. D'autres décisions ont refusé d'admettre cette interprétation sous motif, qu'une griffe ne présente aucune garantie que le chargeur ait connu et accepté les stipulations imprimées au connaissement, car une griffe peut être apposée par un employé ou toute autre personne sans mandat ².

Lorsque le connaissement ne porte ni la signature ni la griffe du chargeur, il ne lui est pas opposable, car les stipulations qu'il contient n'ont pas été acceptées par lui. Tel est le principe. Il comporte certaines atténuations du fait que le contrat d'affrètement n'est pas un contrat solennel; il résulte qu'on peut suppléer au défaut de la signature par un autre mode de preuve, établissant que le chargeur a eu connaissance et a accepté en fait les clauses énoncées au connaissement.

On trouve une grande diversité dans la jurisprudence en ce qui concerne l'appréciation des circonstances d'où peut résulter la preuve de l'acceptation tacite du chargeur et du destinataire.

Ainsi l'adhésion du chargeur a été déduite du fait d'avoir accepté le connaissement sans faire d'objection ³. D'autres décisions ont considéré le destinataire comme ayant accepté les stipulations d'un connaissement non signé, parce qu'il s'en est servi pour se faire délivrer les marchandises ⁴. Le

1. Cour Paris, 1^{er} févr. 1919, Autran 32.755; Rouen, 31 oct. 1919, *idem*, 33.71; Cour Bordeaux, 12 déc. 1921, *idem*, 33.813.

2. Cour Rouen, 16 avril 1920, Autran 33.69; Marseille, 21 mars, *idem*, 33.104; Cour Aix, 31 oct. 1922, *Dor* 1.517; Cour Alger, 21 mai 1924, *Dor, sup.* 2.606; Cour Rouen, 2 juin 1924; *Dor*, 8.252.

3. Alger, 31 janv. 1908, Autran, 24.213; Cour Rouen, 24 déc. 1918, *D.* 1920.11.13; Cour Douai, 6 juill. 1922, *Dor* 1.427, *contra* Cour Aix, 31 oct. 1922, *Dor*, 1.517.

4. Seine, 12 mars 1930, *Dor, sup.*, 8.465; Cour Aix, 16 déc. 1922 *Dor*, 2.582. *contra* Marseille, 13 avril 1926, *Dor, sup.*, 4.414; Havre 1929 *Dor, sup.* 7.130.

fait d'exercer une action en justice basée sur un connaissance dépourvu de signature, équivaut suivant certains tribunaux à une ratification de toutes les clauses qu'il contient ¹. Toutes ces décisions procèdent d'un même principe ; l'acceptation d'une convention peut se déduire de son exécution volontaire par les parties. N'est-ce pas là la preuve évidente de l'accord des volontés ?

Cette jurisprudence a été critiquée comme contraire à l'exigence légale d'une preuve écrite. La loi n'a pas exclue la preuve du consentement des parties si elle résulte d'un aveu même tacite. Ainsi le fait d'exécuter une clause contestée rend irrecevable la preuve de la non-acceptation de cette clause ; mais comme l'écrit M. Aubrun : « Dans la plupart des cas, la difficulté porte sur une clause non exécutée et la solution couramment admise a pour effet d'autoriser l'armateur à prouver par présomptions les conditions du contrat ² ».

L'endossement du connaissance par le chargeur à l'ordre du destinataire a été aussi quelquefois considéré comme pouvant suppléer à la signature du chargeur ³. Cette solution est peu défendable, car on ne peut déduire une ratification d'une circonstance étrangère à l'adhésion du chargeur aux circonstances du contrat. L'endossement n'a pour but que de transférer la possession des marchandises. M. Sauvage, commentant ces décisions, écrit qu'on se trouve en présence d'une véritable dénaturation des effets de l'endossement ⁴.

1. Cour Aix, 29 déc. 1909, Autran 25.485 ; Bordeaux, 29 nov. 1921, *idem*, 34.157.

2. Note Aubrun, D. 1920.11.13.

3. Cour Bordeaux, 13 juin 1922, Autran 34.1047 ; Marseille, 20 mai 1924, *Dor sup.*, 2.556 ; *contra* Dunkerque. 28 juill. 1923, *Le droit maritime français* p. 1377.

4. Sauvage, *op. cit.*, p. 40.

Lorsque l'acceptation du chargeur résulte d'une correspondance échangée avec l'armateur, il ne pourra plus se prévaloir du fait que le connaissement ne porte pas sa signature. Aucun formalisme n'est imposé par la loi et il suffit que des écrits distincts du connaissement révèlent d'une façon indiscutable l'approbation des parties, des conditions du transport. Cette solution a été donnée en 1927 par un arrêt de la Chambre civile. Un pourvoi a été fait contre un arrêt de la Cour d'Alger, sous motif qu'elle avait rejeté la preuve qu'apportait le transporteur par la production d'une correspondance, de l'acceptation du chargeur des clauses insérées au connaissement. La Cour de cassation a confirmé l'arrêt en précisant cependant que la preuve de l'acceptation peut résulter valablement d'une correspondance qui soit contemporaine de l'expédition ¹.

Toute cette jurisprudence paraît assez contradictoire. Dans certains cas, elle repousse des preuves de l'acceptation des clauses dérogatoires au droit commun, preuves qu'elle accueille pourtant dans d'autres situations, qui paraissent semblables. Cette contradiction tient à ce que les connaissements non signés par le chargeur et qui font l'objet de tant de procès, ne sont pas tous semblables. Il faut faire une distinction, d'une part, entre les connaissements qui sont délivrés au chargeur ou à son mandataire et qui n'ont pas été signés par eux à la suite d'un oubli ou d'une négligence, et les connaissements collectifs comme les connaissements directs ². Ces derniers sont presque toujours créés en dehors de toute connaissance et donc de toute acceptation de la part du chargeur. Au port d'embarque-

1. Cour Alger, 10 avril 1919, D. 1920.11.13, sur pourvoi Cass., civ., 16 janv. 1924; *Dor sup.* 2.195 avec une note par M. Dambezza.

2. H. Leray, voir article précitée.

ment, le capitaine dresse ces connaissements au nom d'un agent de la compagnie, à l'adresse d'un autre agent du port de destination. Ce sont donc des documents qui interviennent seulement entre les employés de la compagnie qui s'est chargée du transport. Les clauses de non-responsabilité que contiennent ces connaissements collectifs peuvent donc à bon droit être considérées comme inopposables au chargeur, car celui-ci est resté complètement étranger à la rédaction de ce titre. Et les preuves d'équivalents de sa signature comme de son acceptation tacite ne peuvent être accueillies. C'est donc une situation différente avec celle où le connaissement est délivré au chargeur; celui-ci l'acceptant sans réserves, l'endossant ou faisant de lui la base d'une action en justice, se rend irrecevable à prétendre n'avoir pas consenti aux conditions qu'il constate. La Cour de Rouen a précisé cette différence qu'il convient de faire entre les connaissements usuels et les connaissements collectifs ¹.

« Attendu que la jurisprudence visée par le tribunal s'applique à une situation de fait différente et excluant toute assimilation; la difficulté portant alors non comme dans l'espèce sur la régularité d'un connaissement intervenu entre l'expéditeur et le transporteur et, en définitive, accepté par le chargeur, mais bien sur la validité en tant que connaissement au regard de l'expéditeur qui y était toujours resté étranger, d'un bordereau collectif comprenant un ensemble des colis appartenant à divers, signé seulement par l'agent de la compagnie qui l'avait dressé et transmis par lui à un correspondant ».

La jurisprudence que nous avons citée au commencement de cette section comprenait les arrêts de la Cour de cassation se référant à des connaissements directs.

1. Cour Rouen 24 déc. 1918. D. 1920. 11.13.

Les transporteurs peuvent échapper à la rigueur avec laquelle la jurisprudence applique la nécessité d'une preuve écrite aux connaissements collectifs, en faisant inscrire dans les feuilles d'expédition, qui sont toujours signées des chargeurs, une clause de référence aux conditions qui vont régir l'expédition faite sous connaissement collectif ¹. Il faudra cependant que cette référence soit claire et détaillée, car autrement les chargeurs pourront se prévaloir de l'incertitude de cette clause pour se soustraire à l'application des dispositions dérogatoires. Il en sera ainsi lorsque le bulletin d'expédition porte une référence aux connaissements de la compagnie et que cette dernière possède plusieurs formules ². En cas de connaissements directs on fera signer les connaissements collectifs par le commissionnaire transitaire de l'expéditeur; comme celui-ci est le mandataire du chargeur, ce dernier sera lié par l'acceptation donnée.

La plupart des décisions rendues à l'occasion des connaissements non signés par le chargeur se concilie difficilement avec la nécessité d'avoir un écrit pour la preuve du contrat d'affrètement. L'exigence d'un acte écrit n'exclut pourtant pas la preuve par l'aveu des parties de leur accord; il faut seulement que cet aveu soit précis, qu'il ne puisse pas se prêter à des interprétations contraires. Si on veut le déduire de circonstances douteuses, on contrevient, croyons-nous, aux règles posées pour la preuve de l'affrètement. Ces circonstances ne sont autre chose que des présomptions de fait qu'on a voulu justement éviter dans la preuve de ce contrat.

1. Rennes, 6 juin 1922, *Dor* 1.455; Marseille, 23 janv. 1923, *Dor*. 2.570; Alger, 12 mars 1924, *Dor sup.*, 2. 361; Cass. req., 29 janv. 1924, *Dor sup.*, 2.198.

2. Alger, 23 nov. 1923, *Dor sup.*, 2. 18.

La jurisprudence a plutôt cherché à valider les connaissements toutes les fois qu'une preuve sérieuse de l'acceptation du chargeur a été produite. Elle se préoccupe plus à voir si le consentement des parties peut être déduit d'une certaine preuve, que du choix des preuves qui sont admises en vue de ce but. Des considérations pratiques l'ont déterminé dans cette voie; la mauvaise foi des réclameurs qui se prévalent de cette irrégularité n'est pas étrangère à cette tendance ¹.

1. Ripert, *op. cit.*, II, p. 402.

CHAPITRE III

Clauses et conventions concernant le connaissance.

En analysant la force probante du connaissance, nous avons vu qu'en ce qui concerne surtout les tiers, une grande valeur est attribué à ce titre.

Le destinataire qui se présente pour réclamer ses marchandises, en présence des manquants ou d'avaries, n'a pas à craindre des contestations de la part du transporteur en ce qui concerne la sincérité du connaissance, car ce titre fait foi absolue en sa faveur de tout ce qu'il énonce.

Mais quoique le connaissance a une si grande valeur, le porteur le plus souvent ne pourra pas en tirer tout l'avantage. Les clauses de non-responsabilité et les clauses non-approbatives qui se trouvent d'une façon courante dans les connaissances diminuent beaucoup la valeur de ce document.

Les clauses de non-responsabilité se réfèrent aux obligations qu'incombent à l'armateur du fait du contrat de transport. Elles sont très nombreuses et par elles l'armateur s'exonère de la responsabilité dérivant de la non-exécution de ses obligations. Ces clauses n'ont pourtant aucune relation avec la preuve qui résulte du connaissance. En présence de l'une de ces clauses ou en son absence, le

connaissance prouve de la même façon son contenu. Pour le porteur il est d'un grand intérêt à ce que ces clauses ne jouent pas ou ne soient pas écrites, car au cas où il souffre un préjudice, il aura devant lui un responsable ; mais la valeur probante du connaissance n'est pas amoindrie par la présence des clauses de non-responsabilité.

Par contre, les clauses non-approbatives attaquent directement les indications des connaissances auxquelles elles se réfèrent et en détruisent la valeur probante. Par l'inscription de ces clauses, le connaissance ne présente plus une grande valeur, car il ne peut pas constituer une preuve valable et suffisante de ce qu'il contient.

La preuve qui résulte du connaissance peut encore être anéantie par l'émission d'une lettre de garantie. Ces lettres sont données par l'expéditeur au transporteur, quand celui-ci lui délivre sciemment un connaissance net en présence de marchandises présentant des défauts. Elles sont d'un usage assez fréquent et constituent une preuve concluante de la fausseté du connaissance.

Nous allons diviser ce chapitre en deux sections. Dans une section première, nous traiterons des clauses non-approbatives des mentions du connaissance, et dans une deuxième section, de la lettre de garantie.

Section I. — Clauses non approbatives : qui dit être, sans approuver, poids inconnu, etc.

Les clauses non-approbatives et les clauses de non-responsabilité qui se réfèrent aux énonciations du connaissance servant à désigner les marchandises transportées, sont d'un usage courant.

Ce sont les circonstances particulières de l'exploitation des transports maritimes qui ont déterminé l'apparition de ces clauses.

Les navires modernes, surtout depuis que la navigation se fait à vapeur, peuvent transporter des grandes quantités de marchandises. Pour que le transport soit rentable, il faut que ces chargements s'effectuent rapidement. Cela est avantageux aussi bien pour les chargeurs, qui ont intérêt à ce que le transport s'effectue vite et à bon marché, que pour les armateurs, pour qui une immobilisation prolongée du navire cause des grands frais et les obligerait, en conséquence, à augmenter le prix du fret.

Cette rapidité avec laquelle doit se faire l'embarquement justifie les transporteurs à inscrire des pareilles clauses dans les connaissements.

En effet, les connaissements sont rédigés par le capitaine sur les indications que lui fournissent les chargeurs. Ce titre pouvant constituer par la suite, s'il arrive en mains tiers, une preuve absolue de tout ce qu'il énonce, les armateurs ont intérêt à ne faire inscrire au connaissement que des mentions rigoureusement exactes. Cela est cependant bien difficile, étant donné la rapidité des opérations du chargement, la grande quantité des biens qu'on transporte et aussi l'inconvénient qui résulterait pour les chargeurs si on ouvrait les caisses ou les colets pour vérifier les indications des expéditeurs.

La vérification des déclarations des chargeurs présentant de telles difficultés, les armateurs connaissant, d'autre part, la responsabilité qu'ils encourent en délivrant un connaissement inexact, ils ont cherché alors à anéantir la force probante des indications servant à désigner les marchandises. C'est par les clauses que nous montrerons qu'ils sont arrivés à ce résultat.

Dans le grand nombre de ces clauses, il paraît qu'on peut faire une distinction.

Certaines se présentent sous la forme d'une réserve se référant à un élément du bien qu'on transporte, « poids inconnu »; d'autres, tout en gardant ce caractère de réserve, se présentent sous la forme d'une clause de non-responsabilité, « non-responsabilité pour oblitération ou erreur, ou insuffisance des marques ». En vérité, il y a là une distinction à faire. Il y a les clauses qui ont pour but d'infirmer la preuve qui résulte du connaissance et il y a les clauses de non-responsabilité qui ont un effet plus étendu, car elles entraînent aussi l'irresponsabilité de l'armateur toutes les fois qu'on n'est pas arrivé à faire la preuve d'une faute à sa charge. La jurisprudence méconnaissant cette différence, les interprète toutes comme des clauses de non-responsabilité des fautes de l'armateur. Cela nous oblige à étudier ces clauses en même temps.

La variété de ces clauses est assez grande, car ayant pour effet d'annuler la preuve qui résulte des mentions du connaissance, elles doivent se référer à chacune de ces énonciation. Ainsi on a des clauses qui concernent le poids, « poids inconnu »; le nombre, « nombre inconnu »; la qualité, « qualité inconnue », et ainsi de suite.

A côté de ces clauses à effet limité, il y en a d'autres dont l'effet est plus étendu. Elles ne visent pas une certaine caractéristique de la marchandise et dont l'armateur ne veut pas certifier l'exactitude, mais elles concernent toutes les indications qu'a fourni le chargeur. Ce sont les clauses « qui dit être », « sans approuver », etc.

La validité de ces clauses n'a pas été contestée. La jurisprudence les a presque toujours validé, sauf dans certains cas, où trop soucieuse des intérêts des chargeurs, elle les

a annulé. Les tribunaux ont considéré dans ces cas que ces clauses ne se légitiment plus par les circonstances qui ont provoqué leurs insertions dans les connaissements, à savoir : l'impossibilité où se trouve le capitaine de vérifier les données du connaissance ¹. Cette solution est donnée par des jugements assez vieux et il n'y a pas lieu de la retenir.

La validité de ces clauses se justifie par application du principe de la liberté des conventions. Les parties dans un contrat sont libres de donner toutes les formes et toute l'étendue à leurs obligations si par là ils ne violent une disposition impérative, l'ordre public ou les bonnes mœurs. Ce n'est pas le cas pour ces clauses.

Celles qui ne constituent qu'une réserve se référant à une des mentions du connaissance, doivent être tenues pour valables car par leur insertion l'armateur déclare que ces indications ne constituent plus une preuve suffisante à son égard. Leur effet consiste donc d'enlever la valeur probatoire d'un titre; or, les conventions sur les preuves sont considérées comme licites par la jurisprudence.

Celles qui se présentent sous la forme d'une clause de non-responsabilité relatives aux indications servant à désigner les marchandises, doivent aussi être considérées pour valables. S'agissant des faits propres ou tenus pour personnels de l'armateur elles ne peuvent avoir pour effet que de l'exonérer de la responsabilité qui découle pour lui du contrat de transport et de le placer quant aux cas où sa responsabilité pourrait être engagée sous l'empire de l'art. 1382, C. civ. La jurisprudence a constamment consi-

1. Marseille, 18 mars 1887, Autran 2.706; Bordeaux, 9 nov. 1888, *idem* 3.558. Valroger, *op. cit.*, I, n° 340; Sauvage, *op. cit.*, n° 146; *contra* Ripert, *op. cit.*, II, n° 1778.

déré comme licites les clauses de non-responsabilité des faits personnels si on ne leur donne comme effet que le renversement de la charge de la preuve ¹.

De ce qui précède, nous voyons quel est l'effet qu'il faut attribuer à ces clauses.

Par les premières, l'armateur dénie toute force probante quant à l'indication assortie d'une telle clause. Si le chargeur arrive par d'autres moyens à rétablir la preuve qui devait résulter du connaissance, il semble que tout l'effet de la clause soit épuisé. Nous allons voir cependant que la jurisprudence ne considère pas comme suffisante la preuve de l'exactitude des mentions du connaissance, mais qu'elle double celle-ci de la preuve d'une faute qui a été commise par l'armateur ou ses gens.

Les cas où le porteur sera obligé de prouver aussi la faute de l'armateur peut certainement se présenter, mais à une condition : il faut que le transporteur l'ait expressément indiqué en faisant inscrire au connaissance une clause de non-responsabilité. C'est justement en vue de cette hypothèse que les armateurs ont introduit les clauses de non-responsabilité. L'effet des réserves non-approbatives est assez limité; elles ne font qu'infirmes la preuve qui résulte du connaissance. Si le réclamateur arrive à démontrer la vérité du connaissance, l'armateur sera tenu pour responsable au cas où il ne livre pas à destination tout ce qui s'y trouve inscrit. Ce n'est qu'en faisant la preuve d'un cas de force majeure, du vice de la chose ou d'un fait d'autrui que l'armateur sera déchargé de son obligation. Cette situation est évidemment peu favorable au transporteur. Pour l'éviter, il fera inscrire au connaissance une

1. Cass. Civ. 29 oct. 1890, Autran, t. 5, p. 241; Cass. civ. 9 nov. 1915, *idem*, 30. 458.

clause de non-responsabilité, qui aura pour but de mettre à la charge du réclamateur la preuve de la faute commise par l'armateur ou un de ses préposés et d'où est résulté le déficit, le changement des marques, la différence de qualité, etc.

Ce sont donc deux séries de clauses qui, quoique procédant d'un même esprit, la non-approbation des déclarations fournies par le réclamateur, ont des effets tout à fait différents. L'armateur peut inscrire dans le connaissement les unes comme les autres, suivant ses intérêts, et le porteur du connaissement ne pourra pas se plaindre, car, librement, elles ont été acceptées.

Mais la jurisprudence interprétant uniformément toutes ces clauses commet une confusion qui peut causer des préjudices aux tiers. En présence d'une simple réserve, ils se verront obligés de faire aussi la preuve de la faute qui a causé le manquant ou l'avarie; ce sera pour eux souvent une surprise, car de la lecture du connaissement une telle preuve ne semble pas être à leur charge.

C'est la conclusion à laquelle est arrivé M. Sauvage dans l'étude qu'il a donné de ces clauses :

« Rien n'est plus dangereux pour la sécurité du commerce maritime que ces clauses d'irresponsabilité qui prennent la forme offensive d'une simple réserve sur la quantité ou les qualités chargées » ¹.

La Cour de cassation exige du réclamateur, qui prétend qu'on ne lui délivre pas tout ce qui a été chargé, qu'il fasse une double preuve, et cela soit qu'on est en présence d'une simple réserve, soit d'une clause de non-responsabilité. Il devra prouver :

1. F. Sauvage, Les clauses, poids inconnu, qui dit être et autres clauses similaires. Autran, t. 31, p. 437.

1° La réalité des énonciations que contient le connaissement.

2° La faute de l'armateur ou de ses préposés qui a déterminé le préjudice.

Les tribunaux inférieurs ont réagi contre cette conception de deux manières. Ils ont tantôt dispensé les réclamateurs de prouver cette faute en la tenant comme établie, tantôt en rendant cette preuve de la faute extrêmement facile. Nous verrons par la suite comment ont été interprétés ces clauses.

L'interprétation erronée sur la nature juridique de ces réserves qu'en donne la jurisprudence est assez difficile à expliquer.

M. Sauvage, dans l'étude précitée, croit la trouver dans la difficulté où se sont trouvés les juges en face d'un acte contenant un grand nombre de clauses de non-responsabilité. En effet, on trouve dans les connaissements des clauses qui exonèrent l'armateur de toute responsabilité ; d'autres ne font que renverser la charge de la preuve en ce qui concerne les fautes commises ; d'autres qui limitent la responsabilité ; d'autres qui ne sont que de simples réserves. Or, dit-il, c'est assez difficile de distinguer entre ces clauses celles dont l'objet n'a rien à voir avec la responsabilité de l'armateur ¹.

Dans une note publiée à la *Revue de droit maritime comparée*, on donne d'une manière plus satisfaisante, croyons-nous, l'explication de cette jurisprudence. En l'état d'une réserve frappant une mention du connaissement, le destinataire devra prouver l'exactitude du connaissement par un moyen indépendant de ce document. Généralement la preuve d'une faute d'un membre de l'équipage ou d'un préposé terrestre expliquera d'une manière complète la cause

1. Sauvage, article cité, Autran, t. 31, p. 437, n° 4.

du préjudice et constituera une présomption en faveur de l'exactitude de la mention du connaissance. C'est la fréquence de ces cas qui a incité la jurisprudence à exiger la preuve d'une faute, même lorsqu'on est arrivé autrement que par la démonstration d'une faute, à prouver que ce qui est inscrit au connaissance est vrai ¹.

La doctrine s'est prononcée contre cette interprétation ². Il en est de même pour la plupart des jurisprudences étrangères ³. Les règles de La Haye prévoient aussi ces réserves, et des discussions préparatoires il résulte qu'elles doivent être appréciées uniquement comme se rapportant au renversement de la preuve qui résulte du connaissance ⁴.

En mettant à la charge des réclamateurs cette double preuve, la Cour de cassation a considérablement diminué la valeur du connaissance et rendu ainsi plus difficiles les opérations de crédit documentaire. Pour rendre ces opérations faciles il faut donner au connaissance une grande valeur circulatoire. Il faut que les tiers intéressés puissent à la simple inspection du titre se faire une idée exacte de la marchandise qu'il représente. Cette inspection le renseignera assez peu s'il devra faire la preuve de la concordance des marchandises embarquées avec les mentions du connaissance, comme la preuve de la faute de l'armateur ou de ses préposés. Si, en ce qui concerne la première de ces preuves, les intéressés peuvent se prémunir de certains documents comme les factures des vendeurs, les certificats de qualité, les pièces délivrées par la douane, pièces qui faciliteront leur charge, la difficulté reste entière pour la

1. Observations sur les clauses poids inconnu, etc. Dor, 1. 249.

2. Ripert, *op. cit.*, II n° 1779; Bonnecase, *op. cit.* n° 525.

3. Bruxelles, 26 juin 1905, Autran, 21.117; Cass. Belge, 23 mai 1907, Pasicrasie 1907.1.237; Trib. sup. hanséatique, 19 déc. 1905, Autran, 22.78; Trib. sup. hanséatique, 16 fév. 1907, *idem*, 23.88; Cour de Gênes, 9 mars 1908, Autran, 24.400; Cour de Gênes, 5 avril 1923, Dor. 7.452.

4. Van Bladel, *Connaissements et règles de la Haye*, n° 163.

deuxième preuve. Le porteur du connaissement dessaisi de la marchandise par le fait même du transport, aura beaucoup de mal à prouver les circonstances précises qui ont déterminé la faute de l'armateur ou de ses préposés.

Pour rendre plus facile cette preuve les tribunaux se sont efforcés d'apprécier très largement les circonstances constitutives de cette faute.

Ainsi la Cour de Douai a jugé que le capitaine commet une faute en livrant à destination des sacs avec un déficit de deux tiers du poids normal. Et la clause poids inconnu inscrite au connaissement reste sans aucun effet car le capitaine a commis une faute en acceptant des sacs avec un poids qui n'entre pas dans les usages ¹.

De même, a été considéré comme ayant commis une faute le capitaine qui livre un nombre de 947 fathones de bois au lieu de 1.140 qu'indiquait le connaissement, car le degré d'immersion du navire constituait une indication suffisante d'un manquant lors du chargement ².

Ces décisions sont assez semblables à celles qui déclareraient nulles ces clauses lorsque le capitaine avait la possibilité de faire une vérification sommaire des marchandises qu'il embarquait sur son navire.

Les interprétations favorables aux chargeurs se rencontrent surtout pour les clauses concernant les marques. Les tribunaux ont ici déduit la faute du capitaine de la non-conformité des marques indiquées au connaissement, avec celles qu'on trouvaient apposées sur les marchandises délivrées ³.

1. C. Douai, 24 déc. 1888, Autran 4.631.

2. Calais, 4 janv. 1913, Autran 28.721; même interprétation favorable aux chargeurs, Marseille, 19 mai 1908, Autran 23.853; Marseille, 2 mai 1913, *idem* 29.246.

3. Marseille 13 févr. 1888, Autran, 4.304; Marseille, 26 juill. 1901, *idem* 32.135; Havre, 17 mars 1924, confirmé par Cour Rouen, 12 mai 1925, *Dor* 24.393.

Les Tribunaux ne donnent toutefois cette solution qu'en présence des colis livrés sans marques ou avec des marques nettes et lisibles différentes de celles portées au connaissement. La clause marques inconnues sortira par contre son effet entier en présence des marques oblitérées ou illisibles ¹.

La Cour de cassation ayant eu dernièrement à se prononcer sur cette question, a repoussé d'une manière particulièrement nette la façon dont les tribunaux appréciaient la faute du capitaine.

Le tribunal du Havre et, sur appel, la Cour de Rouen, ont jugé que le capitaine a commis une faute du fait qu'il a offert en livraison des marchandises portant d'autres marques que celles indiquées au connaissement. Sur pourvoi, la Chambre civile a cassé l'arrêt et, en termes formels, a exposé sa conception :

« Attendu que l'arrêt se borne à relever contre le capitaine le défaut de vérification des marques et n'apporte à l'appui de sa décision, en dehors de cette négligence, que la clause du connaissement a justement pour effet d'exonérer l'affirmation d'aucun fait précis et déterminé constitutif d'une faute caractérisée du capitaine. ² »

Les clauses concernant le contenu des colis sont aussi interprétées restrictivement ³. Cette jurisprudence est peu défendable, car, dans ces cas, le capitaine ne peut pas vérifier le contenu des marchandises sans en compromettre leur conservation au cours du voyage.

Par contre, les clauses visant la qualité des marchandises

1. Havre, 7 mai 1901, Autran 17.77.

2. Cass. civ., 4 nov. 1930, *Dor* 24.393.

3. Marseille, 21 mars 1921, Autran 33.105; Marseille, 19 avril 1921; *idem*, 33.407.

chargées ont reçu une interprétation assez large ¹. En effet, l'examen de la qualité des marchandises ne peut être imposé au capitaine, car il demande des connaissances spéciales pour chaque catégorie des biens. Donc aucune faute ne peut être déduite du fait que le capitaine ne s'est pas livré à cette vérification préalable. Une faute précise et déterminée doit être prouvée contre le transporteur pour lui faire perdre le bénéfice de cette clause.

L'intégrité de l'état apparent où le bon conditionnement de la marchandise, représente pour le destinataire le même intérêt que celui qui s'attache au poids, à la qualité, etc. Pour éviter une action du fait qu'à destination les marchandises sont livrées en mauvais état, on trouve dans certains connaissements des clauses qui exonèrent l'armateur de la responsabilité qui lui incomberait de ce fait. Ces clauses sont assez rares, car, de toutes les indications qui concernent les marchandises, celles qui se réfèrent à leur état extérieur sont les plus faciles à être vérifiées par le capitaine. Cette possibilité a été confirmée par les Règles de La Haye qui interdisent au capitaine d'insérer dans les connaissements des clauses d'exonération se référant au conditionnement apparent ².

Souvent les Tribunaux annulent ces clauses sous prétexte qu'elles sont inconciliables avec d'autres énonciations du connaissement. Cela arrive lorsque les clauses non-approbatives sont imprimées et que des mentions manuscrites indiquant le poids, la qualité, etc., se trouvent aussi inscrites au connaissement ³. Dans ces cas on applique la règle

1. Marseille, 30 avril 1912, Autran 28.759; Marseille 6 févr. 1912, *i dem* 28.592. Cour appel mixte d'Alexandrie, 23 avril 1930 et note *Dor* 24.243.

2. Cour suprême des Etats-Unis, 2 mars 1925 avec une note *Dor* 12.117

3. Cour Rouen, 9 févr. 1885, Autran 1.27; Cour Bordeaux, 18 avril 1910 *idem* 26. 33.

concernant l'interprétation des connaissements et d'après laquelle les mentions manuscrites doivent l'emporter sur celles qui sont imprimées.

Cette jurisprudence a reçu l'approbation de la Cour de cassation, qui a décidé que le juge du fait peut décider souverainement que le transporteur ne peut plus se prévaloir du bénéfice d'une clause non-approbatrice au cas où par exemple la clause imprimée « quantité inconnue » est contredite par une mention manuscrite indiquant la quantité des marchandises chargées ¹.

Section II. — La lettre de garantie².

La valeur du connaissement est encore diminuée par l'usage qu'on fait des lettres de garantie.

Il arrive souvent que le transporteur soucieux de sa responsabilité ne veut délivrer les connaissements qu'après avoir inscrit sur ce titre tous les défauts que présente la marchandise. Les chargeurs connaissant la difficulté avec laquelle on négocie des connaissements portant des réserves, exigent du capitaine la délivrance d'un connaissement net. En revanche ils lui donnent une lettre de garantie par laquelle ils s'obligent à lui rembourser tout ce qu'il devra payer aux destinataires si à l'arrivée il est l'objet d'une action intentée par ces derniers.

D'autres fois c'est une contestation qui s'élève entre chargeurs et capitaine, relative au comptage ou au pesage des

1. Cass. civ., 24 mars 1914 Autran 30.11.

2. Ripert, *op. cit.*, II, n° 1497ter; Marais, *op. cit.*, n° 58; Ch. Ackermann, *Répertoire de jurisprudence en matière des transports*. V° F. Sauvage, La lettre de garantie; Cour suprême des Etats Unis, 2 mars 1925 et note Dor. 12.131.

marchandises chargées, qui occasionne la délivrance d'une lettre de garantie. Cela arrive surtout dans les transports des bois, où la marchandise qu'on embarque se présente sous la forme de poutrelles ; pour éviter la perte de temps que demande, en cas d'erreur, un nouveau comptage, le capitaine inscrit sur le connaissement le nombre indiqué par l'expéditeur, contre délivrance par ce dernier d'une lettre de garantie.

Deux sont donc les avantages pratiques de ces lettres. Dans certains cas elles évitent des pertes de temps et des frais, dans d'autres cas, et c'est l'hypothèse la plus fréquente, leur but est de faire obtenir aux chargeurs la levée des documents nets qui leur faciliteront la négociation des traites documentaires.

Si l'usage des lettres de garantie présente certains avantages, ce n'est que le chargeur qui en profite. Par contre, pour les tiers, qu'ils soient acheteur, banquier ou assureur, la pratique de cette convention qui a lieu entre le transporteur et le chargeur et qui se traduit par la délivrance d'une lettre de garantie, se révèle pleine d'inconvénients.

A première vue cette conséquence ne paraît pas se justifier. Nous avons analysé le connaissement comme un titre dont la valeur probante est absolue à l'égard d'un porteur de bonne foi. Or, le banquier comme le destinataire sont d'habitude des tiers de bonne foi, ils n'auront par conséquent rien à redouter d'un titre qui leur est demeuré inconnu et dont le but est cependant de détruire la force probante du connaissement mis en circulation. Cela est vrai croyons-nous et les tribunaux ne pourraient pas permettre au transporteur de se prévaloir de la lettre de garantie

pour annuler la preuve qui résulte du connaissement ¹. Le droit à la délivrance des biens, des porteurs du connaissement ne découle que du connaissement et ne peut être diminué par des preuves étrangères à ce titre.

La lettre de garantie n'aura d'effet qu'entre ceux qui l'ont signé, c'est-à-dire expéditeur et transporteur. C'est dans ce sens que se prononce la jurisprudence.

Elle admet l'usage des lettres de garantie, les considérant comme des contre-lettres; leurs effets ne concerneront que les parties et elles ne pourront être opposées aux tiers ². Même entre les parties, la jurisprudence ne les reconnaît comme licites que si elles sont dépourvues de tout but frauduleux ³. Constituera un but frauduleux, le fait pour l'armateur d'émettre un connaissement net contre lettre de garantie en vue de tromper les tiers sur le véritable état de la marchandise.

Cependant, il ne faut pas croire que l'effet des lettres de garantie se limite entre les seules parties; il se répercute aussi sur les tiers et cela d'une manière qui leur est préjudiciable.

A destination, le porteur du connaissement qui constate que l'état des marchandises livrées ne correspond pas à celui porté sur son titre, voudra poursuivre le transporteur, en paiement du préjudice souffert. Le plus souvent, il sera débouté, le transporteur bénéficiant de l'exonération que lui donne la négligence-clause. S'il se retourne vers le chargeur, il n'aura pas plus de succès, car, suivant l'usage, celui-ci justifie complètement de l'exécution de son obli-

1. Anvers, 25 nov. 1886, Autran 2.586; *contra* Ripert, *op. cit.*, II p. 457.

2. Marseille, 17 juill. 1905, Autran 21.204; Bordeaux, 8 oct. 1923, *Dor. sup.*, 1.465.

3. Rouen, 20 mars 1925. *Rev. V. T.* 1925-231; Marseille, 1^{er} juin 1926, *Dor sup.*, 4.595. Anvers, 12 juill. 1928, *Dor* 20.145.

gation de vendeur par la production du connaissement sans réserves.

C'est l'assureur sur facultés qui sera obligé de réparer ce préjudice. Il arrivera cependant que l'assureur pourra faire la preuve du mauvais état de la marchandise avant l'embarquement, souvent même par la production de la lettre de garantie et, dans ce cas, c'est le porteur du connaissement qui devra seul supporter la perte ¹.

Pratiquement, la lettre de garantie aboutit à priver le destinataire de tout recours direct ou indirect contre le chargeur ou le transporteur. Devant ces résultats, les intéressés ont essayé d'interdire l'usage des lettres de garantie.

Dans une conférence du Comité Maritime International, qui s'est tenue à Amsterdam en 1927, la question de l'interdiction des lettres de garantie a été discutée. Aucune résolution n'a été prise, la question étant assez difficile ².

Les transporteurs ont surtout intérêt à ménager leur clientèle et comme ce sont les chargeurs, ils doivent donner satisfaction à leurs exigences. Or, la délivrance des connaissements nets présente une grande importance pour le monde des expéditeurs, car, grâce à ces titres, ils peuvent négocier plus facilement les traites documentaires, quitte à voir par la suite des porteurs trompés dans leurs espérances.

Il ne faut cependant pas perdre de vue le rôle du connaissement, qui est un titre circulatoire et qui ne doit pas susciter la méfiance. Le connaissement représente une sécurité équivalente à celle que donne le gage. C'est lui qui constitue la garantie réelle des avances des banquiers qui

1. Bordeaux, 8 oct. 1923, *Doc sup.*, 1.465; Marais, *op. cit.*, n° 58.

2. Jacques Marchegay, *La lettre de garantie*, conférence d'Amsterdam du C. M. J., 1-4 août 1927.

escomptent les traites documentaires. Il doit être un titre sincère ¹, et aucun des avantages de la lettre de garantie ne peut justifier la tromperie des tiers. Autrement, tout le mécanisme du crédit documentaire s'en ressentirait.

L. Marseille, 1^{er} juin 1926, *Dor* 4.595.

CHAPITRE IV

Valeur probante du connaissance dans le droit comparé et dans les conventions internationales

Le connaissance, par sa circulation intense à travers tous les pays, a acquis un aspect international. Sa réglementation n'est pourtant pas uniforme et, de ce fait, des nombreux problèmes de droit international privé se posent à son sujet.

Sur le point spécial qui nous occupe, valeur probante du connaissance, on peut diviser la législation des divers pays en deux catégories suivant la conception qu'elles ont du connaissance. Certaines considèrent que la preuve qui résulte du connaissance peut être contredite par le transporteur, soit qu'il se trouve devant l'expéditeur, soit devant un tiers de bonne foi. Ce sont les pays qui ont adopté l'Harter Act, soit une réglementation imitée de cette fameuse loi des Etats-Unis, soit qui ont introduit dans leur législation la Convention de Bruxelles sur les connaissances.

D'autres pays considèrent que le connaissance prouve d'une façon irréfutable tout ce qu'il énonce, en présence d'un porteur de bonne foi. Cette conception prévaut, pour la plupart, dans les pays de l'Europe continentale.

Dans une première section, nous exposerons l'état de la législation des principaux pays.

Le besoin de donner un aspect international au connaissance se faisait sentir. Il est d'un grand intérêt pour les porteurs, les banquiers et les assureurs que le libellé du connaissance et sa réglementation soient uniforme et non pas variable de législation à législation. D'autre part, la nécessité de limiter les clauses de non-responsabilité était une des exigences le plus souvent répétée par le monde commercial. De cette double nécessité est née la Convention de Bruxelles dont le but était d'unifier certaines règles en matière de connaissances.

Dans une deuxième section, nous traiterons de la valeur probante d'un connaissance régi par cette Convention.

Section I. -- Valeur probante du connaissance en droit comparé.

Les pays anglo-saxons ont à peu près la même conception en ce qui concerne la force probante du connaissance. On considère en principe dans ces pays que le connaissance ne fait foi de son contenu que jusqu'à la preuve du contraire et cela soit que le transporteur soit en présence du chargeur, soit d'un tiers porteur. Cette solution se révélait comme trop rigoureuse à l'égard des tiers. Par certaines théories juridiques, par des lois spéciales et par des clauses conventionnelles, on a essayé de corriger cet état de choses en vue de donner satisfaction aux porteurs de bonne foi.

En Angleterre, au point de vue de la législation applicable aux connaissances, on peut considérer deux périodes. La première période va jusqu'en 1924; pendant ce temps,

c'était l'ancienne loi coutumière concernant les navires de commerce et les hommes de mer qui s'appliquait; la deuxième commence en 1924, date de l'incorporation dans le droit interne anglais de la Convention de Bruxelles.

Suivant l'ancienne loi, le connaissement ne constituait à l'égard de l'armateur qu'une preuve de *prima facie* en ce qui concerne l'embarquement des marchandises. L'armateur pouvait donc prouver contre tous, chargeurs aussi bien que tiers, que les biens indiqués au connaissement n'avaient pas été chargés.

L'armateur avait cette possibilité, car on considérait que le capitaine n'avait pas le droit d'émettre un connaissement pour des marchandises qui n'ont pas été chargées. Les tiers qui se trouvaient préjudiciés par cet état de choses n'avaient aucun recours contre l'armateur, car chacun devait être au courant de l'étendue du mandat du capitaine. Ce principe n'a jamais été contredit et l'armateur qui arrivait à prouver qu'il a déchargé tout ce qui a été embarqué était exonéré de toute responsabilité pour les manquants ¹. La preuve contraire au connaissement doit cependant être précise ².

Si, à l'égard de l'armateur, le connaissement ne constituait qu'une preuve qui pouvait être détruite, il n'en était pas de même pour ceux qui avaient signé ce titre. En 1855, un statut concernant les connaissements a établi que ce document constituait une preuve absolue contre le signa-

1. Abbot's, *Law of Merchant ship and seamen*, 13^e éd., par Lord Charles Tenterden, 3^e partie, ch. II, p. 368; Cour du Shériff de Dundee 10 sept. 1886. Autran, t. II, p. 339; Cour Aix, 27 déc. 1893, Autran, t. IX, p. 492; Cour de session d'Edimbourg, 1^{er} févr. 1895, Autran, t. II p. 208; Chambre des Lords 26 nov. 1895, Autran, t. XIV, p. 548.

2. Cour de session d'Edimbourg, 23 janv. 1894, Autran, t. X, p. 91.

taire. Bien que les marchandises n'avaient pas été chargées, le capitaine ou l'armateur, s'ils avaient signé, étaient responsables pour les manquants, à moins qu'ils n'arrivaient à prouver que le connaissement n'a été délivré qu'à la suite d'une fraude du chargeur ¹. Cet acte de 1855 n'a augmenté la responsabilité de l'armateur que dans le cas où il aurait signé le connaissement ².

Même en présence de cet acte, la situation du porteur était assez difficile, car il n'avait pas une sécurité suffisante par la possession du connaissement. Pour remédier à ce qui pouvait avoir d'impratique, le système anglais sur la valeur probante du connaissement, les parties intéressées aux chargements avaient l'habitude d'inscrire dans les connaissements ou chartes-parties des clauses en vue d'attribuer aux connaissements une conclusive évidence (force probante absolue). Ces clauses étaient fréquentes ³.

La situation des porteurs se trouvait encore améliorée, lorsque le connaissement contenait des mentions concernant l'état apparent et le conditionnement des marchandises embarquées. Dans ces cas, il a été toujours décidé par la jurisprudence anglaise que le connaissement constituait une preuve absolue pour ces indications. On arrivait à ce résultat par application de la doctrine de l'estoppel (forclusion). Cette théorie, purement anglaise, interdit à une personne qui a fait une certaine déclaration de fait sur la foi de laquelle un tiers a agi, de venir par suite démontrer la fausseté de la déclaration initiale. Or, lorsque le capitaine inscrit sur le connaissement des indications relatives

1. *Bill of lading Act* 14th august 1855, 18 et 19 Vict. C. 111, al. 3.

2. Abbot's précité, p. 369.

3. Haute Cour de justice, Division du Banc du Roi, 7 mai 1924, *Dor* t. VIII, p. 81; Haute Cour de justice, Division du Banc du Roi, 24 mai 1927, *Dor*, t. XVII, p. 28.

à l'état extérieur des marchandises, il fait justement une déclaration de fait dont un porteur de bonne foi peut se prévaloir. Le navire est dans ce cas empêché (*estoppel*), de faire la preuve du fait véritable, mauvais état des marchandises au moment de l'embarquement, faussement énoncé dans le connaissement ¹.

La valeur probante d'un connaissement irrégulier ne se posait pas, car ce titre n'était soumis à aucune forme.

Depuis 1924, les connaissements anglais sont soumis à la réglementation prévue par la Convention de Bruxelles. Nous montrerons dans une section suivante en quoi elle consiste.

Aux Etats-Unis, les connaissements sont régis par la célèbre loi l'Harter Act. Cette loi a été votée en 1893, en vue de réglementer la responsabilité des transporteurs et d'interdire dans une certaine mesure les clauses de non-responsabilité. Les principes posés par cette loi ont servi d'exemple pour la rédaction des Règles de La Haye.

En ce qui concerne la valeur probante du connaissement, cette loi n'a pas innové sur le droit commun antérieur à sa promulgation. L'art. 4 qui s'occupe de l'émission d'un connaissement édicte que ce titre, qui devra contenir des indications relatives aux marques, nombres, quantités, poids et état apparent des marchandises embarquées, constituera une preuve de *prima facie* que les marchandises qui y sont décrites ont été recues. L'armateur pourra donc prouver à l'encontre de tous, chargeurs aussi bien que tiers, que les biens indiqués n'ont pas été chargés ².

Sauf l'obligation se référant à l'émission d'un connaisse-

1. Cour d'appel d'Angleterre, 19 nov. 1923, *Dor* t. V, p. 118; Cour d'appel d'Angleterre, 11 nov. 1929, *Dor* t. XXIII, p. 174.

2. Cour du district sud de New York, 5 juin 1911, *Antran*, t. XXVII, p. 395; Cour d'appel (2^e circuit) 13 nov. 1911, *Autran*, t. XXIX, p. 442.

ment, l'Harter Act reprend, quant à la valeur probante de ce document, la solution à laquelle étaient arrivés les Tribunaux fédéraux, et qui était semblable à celle qu'on appliquait en Angleterre ¹.

Par suite de cette conception, la situation d'un porteur de bonne foi du connaissance était trop lourde. La pratique commerciale et la jurisprudence ont cherché à l'améliorer de la façon suivante.

On a pris l'habitude d'inscrire dans les connaissances des clauses par lesquelles une force probante absolue est attribué à ce titre ². D'autre part, la jurisprudence américaine considère que les indications des connaissances relatives à l'état apparent des marchandises ne sont pas susceptibles d'être contredites à l'égard d'un tiers de bonne foi ³.

Le principe posé par l'Harter Act a été complètement modifié par une loi que le Conseil a voté en 1916. Cette loi a eu pour but de renforcer la valeur du connaissance à l'égard des tiers de bonne foi. Par cette loi, l'armateur est déclaré responsable à l'égard du propriétaire des marchandises couvertes par un connaissance nominatif ou envers le porteur d'un connaissance à ordre qui a payé le prix de bonne foi, se basant sur la description qui y est donnée des marchandises, pour les dommages provenant de ce que les marchandises indiquées n'ont pas été chargées ou de ce que les marchandises délivrées ne concordent pas avec celles qui ont été chargées ⁴.

1. Montier F., *Le Harter Act*, n° 302.

2. Poor W. *American Law of charter parties and ocean bills of lading*, p. 101.

3. Poor *op. cit.*, p. 101; Montier, *op. cit.*, n° 305.

4. Act du 29 août 1916, art. 22; Poor *op. cit.*, p. 102; Cour Bruxelles, 15 fév. 1922, Autran, t. XXXIV, p. 780.

A la suite de cette loi, la conception américaine sur la valeur probante du connaissance se rapproche des conceptions continentales, où la preuve contraire à ce titre est interdite à l'égard d'un tiers de bonne foi.

La loi de 1916 n'a pas trop aggravé la responsabilité du transporteur. Il peut toujours, croyons-nous, faire accompagner les mentions du connaissance de clauses non approuvatives toutes les fois où il se trouvera dans l'impossibilité de vérifier les indications fournies par le chargeur ¹. En ce qui concerne l'indication relative au poids, l'art. 4 même autorise l'inscription au connaissance du fait que c'est le chargeur qui a fourni l'indication. C'est la clause courante *shipper's weight*. Elle équivaut à la clause poids inconnu et doit être interprétée comme un renversement du fardeau de la preuve.

Nous avons vu que suivant la conception anglaise et américaine, le connaissance n'a qu'une valeur provisoire et relative. Ses énonciations peuvent être renversées et discutées par le transporteur. C'est seulement par suite des lois spéciales, par une certaine interprétation de la jurisprudence et par les usages de la pratique, qu'on est arrivé à corriger ce qui pouvait y avoir de trop rigoureux dans cette conception, pour les porteurs de bonne foi des connaissances.

En Allemagne et en Italie, une toute autre conception prévaut. Le connaissance principalement est considéré comme formant une preuve concluante et définitive à l'égard d'un porteur de bonne foi.

Le Code de commerce allemand donne une réglementation détaillée en ce qui concerne le connaissance. D'après l'art. 645, il doit contenir un certain nombre des mentions

1. Sauvage F., article cité n° 10, Autran, t. 31, p. 437; Montier F., *op. cit.* n° 323; Cour du district nord de Californie, 25 nov. 1904, Autran, t. 21, p. 524; *contra*, Cette, 17 fév. 1904, Autran, t. 25, p. 513; Bordeaux, 1^{er} mars 1902, Autran, t. 18 p. 197.

qui sont à peu près les mêmes que celles prévues par l'art. 281, C. com. français. Ces énonciations ne sont pas pourtant prescrites à peine de nullité ¹. Le connaissement une fois rédigé constitue une preuve absolue à l'égard d'un porteur de bonne foi. Cette solution est donnée par l'art. 653, C. com. allemand. Si à destination l'armateur délivre moins de marchandises ou des marchandises d'une autre qualité, ou portant d'autres marques, il doit payer la différence de valeur entre les marchandises livrées et celles désignées au connaissement (art. 654).

La règle posée par l'art. 653 s'explique par le fait qu'on considère le connaissement comme constituant la source d'une obligation littérale et autonome. Cette obligation va donc plus loin que l'obligation résultant de la réception des marchandises par le transporteur, car celui-ci est obligé de délivrer dans la mesure de ce qu'il déclare avoir reçu et non plus dans la mesure de ce qu'il a réellement reçu ².

La responsabilité du transporteur étant ex litteris (skripturhaftung), on a dû prévoir les cas où il pourra s'en dégager. Ainsi les art. 655, 656 et 657 prévoient les situations où l'armateur pourra inscrire aux connaissement des clauses non-approbatives. Ces situations se ramènent toutes à cette idée, qu'au cas où le transporteur ne peut pas vérifier les indications fournies par le chargeur, il peut les faire frapper des réserves. En présence de ces clauses, le connaissement ne constitue plus une preuve absolue à l'égard du transporteur, et c'est le réclamateur qui doit prouver que les indications de ce titre sont conformes à la vérité ³.

1. Lyon-Caen et Paul Gide, *Code de commerce allemand*, note 1 sous art. 645.

2. Lewis, *Das deutsche Seerecht*, I p. 308 et suiv. Trib. sup. hanséatique 13 déc. 1897, Autran, t. 14 p. 819; Trib. d'Empire, 9 oct. 1897, Autran, t. 13, p. 811;

3. Trib. sup. hanséatique, 2 janv. 1924, *Dor*, t. 7, p. 78.

En Italie, c'est le même principe qui s'applique en ce qui concerne la valeur probante du connaissance. Le transporteur ne peut pas contredire les énonciations du connaissance à l'égard d'un tiers. Cette conception ne découle pas de l'art. 558, C. com. italien, qui est identique à l'art. 283, C. com. français. Elle est une conséquence de la valeur « ad litteram » du connaissance et du principe suivant lequel l'armateur ne répond pas seulement *ex recepto*, mais surtout *ex scriptura* ¹. Les clauses non-approbatives corrigent ce qui peut y avoir de trop rigoureux dans cette conception, pour le transporteur ².

Section II. — Les Règles de la Haye.

La lutte des expéditeurs, des banquiers et des assureurs, contre l'usage exagéré des clauses de non-responsabilité dans les connaissances, s'est poursuivie longtemps en France sans aboutir pour cela à un résultat pratique. Cela est d'ailleurs assez explicable.

Une intervention législative limitée seulement à la France risquait de mettre en état d'infériorité l'armement français devant la concurrence étrangère. Cette question tant débattue de la réglementation obligatoire de la responsabilité des transporteurs, dans un sens qui puisse donner satisfaction à la plupart des intéressés du commerce maritime, ne pouvait aboutir que par la conclusion d'une convention internationale.

Après la guerre, l'initiative d'une pareille convention vint

1. Vivante *op. cit.*, III; *Rivista di diritto commerciale*, 1924 II 645, Gênes, 9 juillet 1924 avec une note par C. H. Cobianchi; Cour Venise, 6 juin 1930, *Dor*, t. 23, p. 427.

2. Cour de Gênes, 5 avril 1923, *Dor*, t. 17, p. 452.

de l'Angleterre. Cela est assez curieux que le pays qui peut être considéré comme le berceau des clauses de non-responsabilité, prit l'initiative du mouvement conduisant à leur restriction. L'Angleterre fut amené à prendre cette attitude sur la demande que lui ont faite ses Dominions. Ces pays avaient modifié leur législation concernant les transports maritimes, en prenant comme exemple l'Harter Act, et ils exigeaient que la Métropole conformât sa législation dans le même sens ¹.

La solution qui parut préférable aux armateurs anglais fut la conclusion d'une convention internationale. On avait ainsi deux avantages : d'abord, un texte, qui est sorti des délibérations de tous les intéressés; ensuite, un régime uniforme applicable à tous ceux qui avaient signé la convention.

C'est grâce à la grande association « International Law Association » qu'on a réussi à conclure cette convention.

A La Haye, en 1921, se réunirent, convoqués par cette Association, les représentants des grandes corporations maritimes, expéditeurs, transporteurs, banquiers et assureurs, pour discuter du meilleur régime applicable à la responsabilité des transporteurs dans les connaissements. Le résultat de leurs délibérations se présenta sous la forme d'un certain nombre de règles qu'on désigna du nom des Règles de La Haye.

Dans l'intention des auteurs des Règles de La Haye, leur application devait résulter de l'adoption volontaire qu'en auraient faites les armateurs et les chargeurs dans la rédaction des connaissements. La forme sous laquelle on a rédigé à La Haye les règles sur la responsabilité des armateurs justifie

1. Australie, *Sea carriage of goods Act 1904*; Nouvelle Zélande, *Shipping and Seamen Act, 1908*; Canada, *Canadian water-carriage of goods Act, 1910*.

cette intention. Les Règles de La Haye se présentaient sous la forme d'un *connaissance type*. On pensait que ces règles auraient la même fortune que les Règles de York et d'Anvers, dont l'adoption est aussi conventionnelle. Cependant, ces Règles ne furent pas reçues favorablement par les chargeurs, et dans la rédaction des *connaissements* on continua à les ignorer.

Les armateurs anglais étaient cependant pressés d'aboutir à un entente avec les chargeurs, car à défaut le gouvernement anglais était décidé à présenter au Parlement une loi rédigée sur le modèle de la loi canadienne.

Il n'y avait qu'une solution pouvant conduire à un résultat pratique : demander à une conférence internationale officielle la rédaction d'une convention qu'on appliquera dans les pays qui auront signé et ratifié la dite convention.

La conférence diplomatique tenue à Bruxelles en 1922 fut saisie de cette question. Elle établit un projet de convention, en prenant comme base de ses délibérations les Règles de La Haye. Avant de se séparer, elle désigna une sous-commission, qui se réunit à Bruxelles en 1923, ayant comme objectif la rédaction du texte définitif de la convention. Comme ce texte reproduit sans grandes différences les règles auxquelles s'est arrêtée l'International Law Association en 1921, on désigne la convention de Bruxelles du nom des Règles de La Haye.

Le texte de la convention, qui est intitulée officiellement : « Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de *connaissements* », a été soumis à la signature des puissances en 1924. Neuf pays l'ont signé, à savoir : Allemagne, Belgique, Espagne, Etats-Unis, France,

Grande-Bretagne, Italie, Japon, Pologne et Dantzig et Roumanie ¹.

Les Règles de La Haye ont modifié le statut de la responsabilité du transporteur. On a substitué à la responsabilité conventionnelle de l'armateur une responsabilité légale à laquelle il est interdit de se soustraire. De ce fait, les obligations du transporteur ont augmenté.

Ces règles étant le résultat d'un compromis entre expéditeurs et armateurs, il a fallu accorder certaines compensations à l'armement par suite du renforcement de leurs obligations. Ainsi on a déterminé certains cas où l'irresponsabilité serait acquise de droit au transporteur. D'autre part, comme on a soumis à un certain contrôle l'usage des clauses non-approbatives, on a dû modifier la force probante du connaissement dans le sens d'une diminution de sa valeur probatoire. Nous voyons ici apparaître la nécessité d'assurer un certain équilibre entre l'usage des clauses non-approbatives et la force probante du connaissement. Dans la pratique actuelle, ces clauses sont nombreuses et leur insertion dans les connaissements est entièrement laissée à l'arbitraire du transporteur en échange le connaissement fait preuve absolue à l'égard des porteurs de bonne foi. Les Règles de La Haye interdisant ces clauses, il a fallu, par contre-coup, attribuer au connaissement une valeur moindre.

Nous allons exposer la valeur probante du connaissement telle qu'elle résulte de la Convention de Bruxelles, de la manière suivante :

§ 1^{er}. — Domaine d'application.

§ 2. — Indications que doit contenir un connaissement.

§ 3. — Force probante du connaissement.

1. Voir sur la genèse de cette convention, Van Bladel, *Connaissements et Règles de La Haye*, n° 6-12.

§ 1^{er}. — *Domaine d'application
de la Convention de Bruxelles.*

La Convention de Bruxelles ne couvre pas tous les transports maritimes. Elle ne régit que les contrats de transport constatés par des connaissements négociables ou autres titres similaires. Cette restriction est significative du but de cette convention. A La Haye, on a voulu créer un régime qui puisse présenter une certaine sécurité pour les porteurs des connaissements et favoriser ainsi les opérations sur marchandises embarquées. C'est par la négociation du connaissement que se réalisent ces opérations, il fallait donc limiter la sphère d'application de la convention aux connaissements négociables ou aux documents qui peuvent leur équivaloir.

Les cas qui restent en dehors de la réglementation de la Convention de Bruxelles sont assez nombreux.

Ce sont d'abord les transports constatés par des chartes-parties. On a estimé qu'en ce qui concerne ces transports, les parties sont dans des conditions égales pour discuter les conditions du contrat de transport. Et puis le cercle des personnes qui peuvent venir en contact avec une charte-partie est assez restreint, ces documents n'étant pas utilisés pour la négociation des marchandises. On a réservé l'hypothèse où un connaissement a été émis en vertu d'une charte-partie, pour le soumettre au régime que prévoit la convention. Comme l'art. 4-6 ne vise que les connaissements négociables, il en résulte que ceux qui n'ont pas ce caractère feront exception. Ce seront les connaissements qui contiennent une mention de la part du capitaine comme « non transmissible » ou « non transférable ». La question

de savoir si les connaissements à personne dénommée sont compris parmi les connaissements négociables a provoqué d'assez longues discussions. Les commentateurs de la convention se prononcent différemment. M. Ripert est d'avis que cette forme de connaissement doit être considéré comme non négociable; M. Van Bladel soutient le contraire ¹.

De la définition que donne l'art. 4-e du mot « transport des marchandises », il résulte un autre cas qui reste en dehors de la convention. Le transport des marchandises ne doit s'entendre que du temps écoulé entre le chargement et le déchargement. Il s'ensuit que le séjour des marchandises à quai n'est pas régi par les dispositions de la convention. Comme on voit, la convention scinde le contrat de transport en deux parties, l'une qui concerne le séjour des marchandises dans le navire est réglementée par la convention; l'autre partie, qui embrasse les opérations qui précèdent ou qui suivent le transport proprement dit, est laissée sous l'empire de la liberté des conventions. Cette division du contrat de transport en deux parties est contraire à la conception de la jurisprudence française qui pose le principe de l'unité du contrat de transport ².

Il y a certaines cargaisons pour lesquelles il est fait exception. Ces cas sont prévus par l'art. 4-e. Ils concernent les transports d'animaux vivants et des marchandises chargées sur le pont. Ces exceptions se justifient par les risques que courent des pareilles cargaisons. Dans ces cas, le transporteur doit être libre de déterminer ses obligations.

L'art. 6 prévoit aussi une exception pour les marchandises d'une nature exceptionnelle. Une double condition est

1. Ripert, *op. cit.*, II, n° 1817-3; Van Bladel, *op. cit.*, n° 40.

2. Cass., Civ., 16 juillet 1912, Autran 28-332; Cass. Civ., 14 fév. 1922, *idem* 34.101.

exigée dans ce cas : caractère exceptionnel de la cargaison et un document non négociable pour constater le contrat de transport.

Une dernière exception est prévue dans le protocole de clôture de la conférence. Elle concerne le cabotage national. Cette exception n'est pas obligatoire, les puissances pouvant l'accepter ou non.

Dans tous les cas que nous avons énumérés, les parties sont libres de régler comme elles l'entendent, les obligations et la responsabilité du transporteur comme la force probante du connaissement. On revient pour chaque pays au régime en vigueur avant l'application de la convention.

§ 2. — *Indications que doit contenir un connaissement.*

Les obligations mises à la charge du transporteur se réfèrent à la navigabilité du navire, aux soins qu'il faut donner à la cargaison et à la délivrance d'un connaissement. De toutes ces obligations, nous ne retenons que celles qui se réfèrent à l'émission d'un connaissement.

L'article 3-3 impose au transporteur l'obligation de délivrer un connaissement, qui va constituer la preuve de la réception comme de l'embarquement des marchandises apportées par les chargeurs. Nous employons à dessein les deux mots : réception et embarquement, car elles correspondent à deux notions différentes. Dans le premier cas, le connaissement émis par le transporteur portera la mention reçu pour être embarqué; dans le second cas, ce sera un connaissement embarqué.

L'usage du connaissement reçu pour embarquement a suscité des vives protestations parmi les banquiers. Ce document présente pour ceux qui escomptent des tirages docu-

mentaires des réels périls, car il ne représente pas des marchandises flottantes. Avec un tel connaissance, on arrive souvent à constater à l'arrivée du navire que les biens qu'il mentionne n'ont pas été chargés. Ainsi le banquier, au lieu d'avoir en sa possession un gage sûr, les marchandises représentées par le connaissance, n'aura qu'une action en responsabilité, bien des fois illusoire, contre le transporteur.

Cependant l'usage des connaissances reçus pour embarquement présente pour le monde des chargeurs une utilité pratique certaine, car il est délivré avant que les marchandises ne soient embarquées. Ainsi les chargeurs ont la possibilité d'escompter la valeur des marchandises sans attendre leur embarquement.

Se rendant aux nécessités de la pratique, le délégué des banquiers à la conférence de La Haye, Sir James Hope, qui avait pour mission d'obtenir l'interdiction des connaissances reçus pour embarquement, se fit, au contraire, leur défenseur ¹.

La validité de ces titres fut reconnue par la Convention de Bruxelles ². Elle est d'ailleurs prévue par l'art. 3-7. Il faut ajouter que le fait de remettre un pareil titre ne peut être imposé aux chargeurs. Si un tel connaissance a été donné au chargeur, celui-ci a le droit de le changer contre la remise d'un connaissance embarqué. Le transporteur peut aussi effacer la mention reçu pour embarquement en anotant sur ce document le nom du navire qui a chargé les marchandises et la date de leur embarquement. Le paragraphe 7 de l'art. 3 prévoit ces cas.

1. Compte rendu sténographique de la Conférence de La Haye, Autran 33.884.

2. G. Marais Des règles de La Haye, n° 47.

Le connaissement doit porter un certain nombre des mentions qui seront nécessaires à l'identification de la marchandise.

L'art. 3-3 les prévoit dans l'ordre suivant :

a) Les marques des marchandises, telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur. La notation des marques sur le connaissement est conditionnée par leur intégrité. Il faut que les marques apposées sur les marchandises soient et restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Le nombre des colis ou des pièces, la quantité ou le poids, suivant la déclaration écrite fournie par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent.

L'inscription de ces indications est obligatoire pour le transporteur (art. 3-8). Sur ce point, une différence notable peut être relevée avec la rédaction des connaissements telle qu'elle résulte des art. 281 et 282, C. com. Ces articles prévoient des mentions plus détaillées quant à la description des marchandises, mais, par contre, l'inscription de ces mentions n'est pas obligatoire pour le transporteur.

L'inscription au connaissement des mentions fournies par le chargeur constitue une lourde obligation pour le transporteur étant donné qu'en règle générale la convention interdit l'exonération des obligations qui sont imposées au transporteur. Il pourra toujours procéder à une vérification contradictoire avec le chargeur pour contrôler l'exactitude de ces indications, cependant une pareille opération comporte souvent plus d'inconvénients que d'avantages ¹.

Il a fallu cependant tenir compte de certaines difficultés inhérentes aux transports maritimes, chargements urgents, cargaisons immenses, etc., et ainsi permettre au transporteur

1. Conférence internationale de Droit Maritime, Bruxelles, 1922, p. 88.

de frapper certaines des mentions du connaissance des clauses non-approbatives. La convention n'a pas laissé à l'arbitraire du transporteur les cas où il pourra inscrire ces réserves. Un des buts envisagé par la convention a été de réglementer minutieusement les droits comme les obligations des parties. L'art. 3-3, dernier alinéa, détermine les cas où il sera permis au capitaine d'introduire des clauses « qui dit être », « poids inconnu », etc., dans les connaissements. Ils sont au nombre de deux. Le premier, déjà prévu par les Règles de La Haye, concerne l'hypothèse où le capitaine aurait des raisons sérieuses de soupçonner l'inexactitude des indications données par le chargeur. Le deuxième cas a été ajouté par la Conférence de Bruxelles; il concerne les cas où le capitaine n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier les indications du chargeur.

Les conditions mises par la convention pour autoriser le transporteur à inscrire les réserves dans le connaissance sont assez précises. Le capitaine devra avoir une justification « sérieuse et raisonnable ». Cependant il ne faudra pas interpréter strictement l'absence des moyens de vérification de la part du capitaine, car dans ce cas cette exception ne pourra pas sortir son effet. Le transporteur a toujours la possibilité de vérifier la description des marchandises, mais cela implique une immobilisation du navire, une augmentation du fret, faits qu'on a voulu justement éviter par l'autorisation donnée au capitaine d'inscrire dans les connaissements des clauses non-approbatives. Pour juger l'attitude du capitaine qui a inscrit les réserves, il faut prendre en considération les usages du port d'embarquement, la nature de la cargaison, etc. Ce sera toujours une appréciation de fait ¹.

1. Van Bladel, *op. cit.*, n° 160.

Ces clauses ne vaudront que comme renversement de la charge de la preuve. En présence d'une pareille clause, le porteur du connaissement sera obligé de prouver l'exactitude des énonciations du connaissement, car ce titre ne constitue plus dans ces cas une preuve suffisante contre le transporteur. L'interprétation de ces clauses est contraire à celle que donne la jurisprudence française.

Le capitaine peut insérer des réserves seulement quant aux marques, nombre, quantité ou poids. Pour l'état et le conditionnement apparent, le transporteur est censé pouvoir faire une vérification des marchandises, par suite il lui est interdit de faire suivre cette mention d'une clause non-approbatrice. Il devra noter tous les défauts de la marchandise, car en leur absence le connaissement vaudra comme titre net, ce qui équivaut à un bon état extérieur.

La convention n'impose l'inscription au connaissement que d'un certain nombre de mentions. Pour ces mentions l'exonération de responsabilité de la part du transporteur est interdite, sauf les deux exceptions que nous avons citées.

Si le transporteur veut inscrire d'autres indications relatives aux biens chargés, il est libre de le faire, mais dans ce cas, les interdictions quant aux exonérations de responsabilité ne subsistent plus. Ainsi les clauses valeur, mesure, contenu inconnus peuvent être librement inscrites au connaissement ¹.

Le transporteur engage sa responsabilité pour tout manquement à l'une des obligations mises à sa charge. En ce qui concerne les obligations relatives à l'émission d'un connaissement et à l'interdiction d'insérer au connaissement les clauses non-approbatrices en dehors des cas permis, toutes

1. Van Bladel, *op. cit.*, n° 170.

doivent être interprétées restrictivement. L'article 3-8 déclare nulles toutes clauses de non-responsabilité concernant les obligations du transporteur, donc aussi bien celles qui se réfèrent à l'émission d'un connaissement.

§ 3. — *Force probante du connaissement.*

L'article 3-4 régleme la force probante du connaissement. Il est rédigé de la façon suivante :

« Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire de la réception par le transporteur de marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a), b), c). »

D'après cette règle, le connaissement établi par le capitaine ne fait foi que jusqu'à preuve du contraire, soit qu'on soit en présence du chargeur, soit d'un tiers de bonne foi. Ce texte pose donc un principe différent de celui qui régit actuellement les connaissements en France, en Allemagne, en Italie, etc... La convention a consacré sur ce point la conception anglaise et celle de l'Harter Act.

Par rapport aux règles de La Haye (art. 3-4 in-fine), la convention renforce la force probante du connaissement sur deux points. Les chargements en grenier et les cargaisons complètes de bois n'étaient pas suffisamment prouvés par la production d'un connaissement. Le réclamateur était obligé de démontrer, nonobstant, son titre, le nombre, la quantité ou le poids de ces marchandises. Ces exceptions ne se retrouvent plus dans le texte de la convention. Elles furent pourtant réintroduites par la loi anglaise de 1924 sur le transport des marchandises par mer, loi qui a mis en application en Grande-Bretagne la Convention de Bruxelles.

De la façon dont est rédigé l'art. 3, § 4, il résulte qu'on

doit faire une distinction parmi les énonciations que contiennent les connaissements quant à la force probante qui leur est attachée.

En effet, le paragraphe 4 ne se réfère qu'aux mentions que le transporteur doit obligatoirement inscrire au connaissement. Il résulte que les autres indications qu'on peut trouver dans ce document seront soumises quant à leur valeur probante aux règles légales propres à chacun des Etats contractants. Si la Convention de Bruxelles était applicable en France, les connaissements auront une force probante jusqu'à preuve contraire pour les mentions qu'on trouve sous l'art. 3, § 3, a), b), c); par contre, pour toute autre indication, le connaissement aura une force probante absolue, bien entendu seulement à l'égard d'un porteur de bonne foi.

Cette différence se justifie aisément. Le transporteur ne peut plus assortir de réserves les indications qu'il doit obligatoirement porter sur le connaissement, sans faire la preuve qu'il se trouve dans un des cas prévus par l'art. 3, § 3, *in fine*. Dans ces conditions, le droit de combattre la preuve qui résulte de ces énonciations devait être accordé au transporteur, car autrement sa responsabilité aurait été trop lourde ¹.

Par contre, les autres indications, par exemple celles qui se réfèrent à la mesure, à la qualité, au volume, etc., peuvent librement être infirmées par des clauses non-approbatives. Il résulte que le transporteur n'a plus besoin de la protection que lui donne la convention dans le premier cas et en revient ainsi au régime propre de chacun des Etats.

M. Bladel se prononce dans le même sens ² :

1. Conférence de Bruxelles, séance du 6 oct. Voir intervention de M. Ripert, p. 50.

2. Van Bladel, *op. cit.*, n° 177.

« Le connaissement est, au point de vue de sa valeur probante, un document hybride : en partie, il a une force probante absolue; en partie, sa valeur probante n'est que relative. »

En l'absence de toute réserve accompagnant les indications du connaissement, le transporteur sera responsable du manquant ou de l'avarie s'il n'arrive pas à démontrer l'inexactitude des indications. Si les mentions du connaissement sont frappées des réserves, la situation se trouve renversée au profit du transporteur; c'est le réclamateur qui devra cette fois prouver l'exactitude des mentions que porte le connaissement. La preuve sera libre dans un cas comme dans l'autre.

Le texte qui régleme la force probante du connaissement a suscité des longues discussions à la Conférence de Bruxelles. Les délégués de la Suède, soutenus par les délégués de l'Allemagne et des Pays-Bas, s'opposèrent vivement à ce qu'on attribue au connaissement une force probante jusqu'à preuve contraire. Ils proposèrent l'adjonction d'une réserve à l'art. 3, § 4, accordant aux pays contractants la liberté de donner dans une loi nationale spéciale une force probante absolue aux connaissements dès qu'ils se trouveront entre les mains d'un tiers acquéreur de bonne foi ¹.

MM. Bagge et Van Slooten ont très adroitement défendu leurs propositions ². Les connaissements, disaient-ils, régis par la Convention, ne constitueront qu'une présomption de *prima facie* contre le transporteur; mais il ne sera pas ainsi dans tous les pays qui ratifieront la Convention. En Angleterre particulièrement, l'existence de la théorie de l'estoppel

1. Observations de MM. Van Slooten et Bagge, Séances de la sous-commission de la Conférence de Bruxelles, p. 27.

2. Conférence de Bruxelles p. 126.

empêchera le transporteur de contredire certaines mentions du connaissement à l'égard d'un porteur de bonne foi. Ainsi, au lieu d'avoir une réglementation uniforme du régime applicable aux connaissements, il y aura une différence entre les pays qui connaissent cette doctrine et ceux où elle est inconnue. Les acquéreurs des connaissements trouveront donc plus de garantie en Angleterre que dans les pays du continent.

Il semble que ces arguments étaient justes, car en 1929 la Cour d'appel d'Angleterre, dans l'affaire *Silver and Layton c. Ocean Steam Ship Co*, faisant application de la doctrine d'Estoppel, a considéré le transporteur comme étant forclo du droit de prouver à l'égard d'un porteur de bonne foi contre les mentions d'un connaissement se référant à l'état extérieur de la marchandise. L'arrêt a été rendu, quoique la règle de la Convention sur la valeur probatoire du connaissement incorporée à la législation britannique, donne une solution contraire. Cette décision rend l'adnotateur de la *Revue Dor* bien pessimiste sur le sort des Conférences internationales de Droit privé ¹.

Au cours des discussions soulevées par la proposition scandinave, on avait fait plusieurs essais de conciliation entre les deux thèses. M. Sindball proposa d'indiquer dans le texte de la convention les cas où la doctrine de l'Estoppel s'applique ². M. Louis Franck, le président de la sous-commission, proposa aux délégués de limiter la proposition scandinave aux mentions concernant le conditionnement et le nombre ³. Pourtant lorsqu'on a mis au vote cette proposition, de donner une force probante absolue au connaissement, elle fut rejetée ⁴.

1. Cour d'appel d'Angleterre, 11 nov. 1929, *Dor*, 23.174.

2. Conférence Bruxelles, p. 126.

3. Conférence Bruxelles, p. 88.

4. Conférence Bruxelles, p. 186, 197, 198, 208.

Si elle avait été acceptée, cette proposition risquait de détruire toute l'économie de la convention. Résultant d'un compromis entre les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs, on serait allé à l'encontre de l'esprit de ces règles si on avait donné une force probante absolue au connaissance, tout en maintenant l'obligation de l'inscription des énonciations relatives à la marchandise et l'interdiction des clauses non-approbatives. Quoique ne constituant plus entre les mains du porteur de bonne foi une preuve absolue, les connaissements auront une plus grande valeur, car les clauses de non-responsabilité qui détruisent la force probante de ce titre ne pourront plus être inscrites que dans des cas limités.

Actuellement, c'est au porteur à faire la preuve de l'exactitude du connaissance. Cela est dû à l'effet des réserves qu'on trouve généralement dans les connaissements. Sous l'empire de la Convention, ce sera le transporteur qui aura l'obligation de prouver l'inexactitude du connaissance s'il veut démontrer que les indications fournies par le chargeur n'étaient pas sincères. Comme on le voit, la différence est importante et tout à l'avantage des porteurs des connaissements.

Les controverses soulevées autour de la force probante qu'il convient de donner au connaissance ont laissé une certaine incertitude sur la solution réellement adoptée par la Convention.

M. Georges Marais donne de l'art. 3, § 4, le commentaire suivant ¹.

La force probante du connaissance, telle qu'elle est réglementée par l'art. 3, § 4, ne concerne que les rapports entre

1. G. Marais Des règles de La Haye, n° 56.

chargeur et transporteur. A l'égard d'un porteur de bonne foi, le transporteur n'est plus recevable d'administrer la preuve contraire. Cette distinction s'impose si on veut donner un sens pratique à la réforme du connaissement. Un des buts de la Convention a été de faire du connaissement un titre circulatoire auquel on puisse faire confiance. Les parties doivent donc tenir pour constantes les mentions du connaissement.

A défendre ce point de vue, M. Marais oublie que la réforme apportée par la Convention consistait dans une solution transactionnelle entre chargeurs et transporteurs, et on ne pouvait pas dans cette situation mettre toutes les charges du côté des armateurs et tous les avantages du côté des porteurs.

En outre, M. Marais croit trouver une confirmation de son interprétation dans l'art. 3, § 5, qui est ainsi conçu :

« Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, etc... »

Nous ne pensons pas que la combinaison des § 4 et 5 est de nature à confirmer la distinction proposée. Le § 5 constitue une garantie pour le transporteur au cas où il n'aurait pas réussi à démontrer l'inexactitude des indications du connaissement. Il ne peut avoir un autre caractère. Si on avait voulu donner au connaissement une valeur probante absolue à l'égard des porteurs de bonne foi, le texte qui régit la matière devait en porter la trace. Mais on ne peut pas, par des raisonnements a contrario tirés d'un texte qui a un objet différent, introduire des distinctions dans un article qui n'en comporte aucun.

M. Van Bladel se prononce catégoriquement contre ces interprétations : ¹

« Il y eut un vote formel et un texte catégorique, il n'y a pas de milieu. »

Nous avons terminé l'exposé des règles données par la Convention de Bruxelles sur les points qui nous intéressent. Il faut maintenant voir si cette convention a donné satisfaction aux exigences du monde commercial maritime. Ces exigences peuvent se grouper sous deux chefs :

1° Assurer l'uniformité des législations en ce qui concerne la réglementation des connaissements;

2° Assurer une valeur circulatoire effective aux connaissements.

Le premier but n'a pas été encore complètement atteint, car le nombre des Etats qui ont ratifié la Convention est très réduit. Elle n'a été incorporée dans le droit interne que par deux pays : la Grande-Bretagne, ses Dominions et colonies pendant les années 1924-1927, et la Belgique, en 1928. Même si tous les Etats adopteront la Convention, il sera assez difficile de réaliser une réglementation internationale uniforme de cette question, car chaque Etat interprétera ces règles suivant ses institutions juridiques propres. Il en résultera une diversité de jurisprudences. L'arrêt de la Cour d'appel d'Angleterre cité en est une preuve.

Le second but a été dans une certaine mesure atteint. La valeur du connaissement a été augmenté par l'effet des règles posées par la Convention. Sur ce point, nous allons citer l'opinion autorisée de M. Van Bladel :

« En conclusion, nous dirons que le connaissement, sous l'empire de la loi nouvelle, aura une valeur probante moins

1. Van Bladel, *op. cit.*, n° 180; même sens G. Ripert, La commission de Bruxelles 6-10 octobre 1923, *Dor*, 4.59.

dre que pour le passé, mais que, par contre, il aura une efficacité plus grande n'étant plus anémié ou détruit par les innombrables clauses d'exonération qui l'infectaient. Jadis : force probante absolue en théorie, mais valeur pratique, illusoire ou nulle » ¹.

1. Van Bladel. *op. cit.*, n° 184.

CONCLUSIONS

Il ne nous reste qu'à conclure sur notre étude concernant la valeur probante du connaissance.

Le connaissance est un acte sous-seing privé qui, à ce titre, fait foi de tout ce qu'il énonce. Cette preuve peut être opposée aussi bien aux parties qu'aux tiers. La valeur de cette preuve, par contre, sera différente suivant que ce titre sera opposé aux parties ou aux tiers. Devant les premiers, il prouve jusqu'à la preuve du contraire; devant les seconds, il a une force probante absolue. Des nécessités économiques ont imposé cette solution. La jurisprudence s'efforce de rapprocher ces deux situations en rendant toujours la preuve contraire au connaissance très difficile. Elle a été conduite à cette tendance devant l'importance toujours plus grande que prend ce document.

Le connaissance a les mêmes effets au point de vue de sa valeur probante, soit qu'il ait été rédigé suivant les indications des art. 281 et 282, C. com., soit qu'il ne suit pas fidèlement la réglementation légale. La seule différence entre ces deux titres est la suivante : le premier prouve plus, contenant un plus grand nombre d'indications; le deuxième prouve en moins les indications qu'il ne contient pas. Pour les indications qu'il contient, il fait foi valable à l'égard des

parties comme des tiers suivant les mêmes données que le connaissement régulier.

Les tiers ont le droit de combattre les énonciations du connaissement toutes les fois qu'elles ne correspondent pas à la réalité. Cette faculté constitue la seule garantie contre les agissements frauduleux de leurs cocontractants. La jurisprudence pourtant interprète restrictivement ce droit. Elle se montre sévère dans l'appréciation des preuves qu'on oppose au connaissement. Ce document ne doit être invalidé que devant une preuve contraire, sérieuse et concluante. Les intéressés aussi ont réagi contre ce droit à la preuve contraire, en faisant inscrire dans les connaissements des clause attribuant à ce titre une valeur probante abolue. C'est notamment le cas des vendeurs pour les mentions concernant la date de l'embarquement.

Les clauses de non-responsabilité dont bénéficie le transporteur modifient complètement les droits des parties comme des tiers, tels qu'ils résultent du connaissement. Les obligations du transporteur sont très lourdes. Il doit délivrer au porteur du connaissement tout ce qui est inscrit sur ce titre; il ne peut pas recourir à la preuve contraire pour démontrer qu'il a chargé moins de choses et dans un état autre que celui des marchandises qu'il offre à destination. Mais par les clauses d'exonération, il peut alléger considérablement sa situation; par certaines de ces clauses il s'exonère de toutes responsabilités; par d'autres, il détruit la preuve qui résulte du connaissement. Dans ce dernier cas, le porteur est obligé de prouver l'état et la consistance des marchandises au moment de l'embarquement, bien qu'il ait un document, le connaissement, qu'on a rédigé justement pour constituer cette preuve. Le connaissement n'est plus qu'un élément de preuve et, en conséquence, il doit être

coroboré par d'autres preuves pour faire foi de ce qu'il énonce.

Les Règles de La Haye ont essayé de modifier le régime courant de la responsabilité du transporteur. Par ces règles, on a interdit certaines clauses de non-responsabilité et on a rendu légale dans certains cas l'irresponsabilité du transporteur. En rendant effective la responsabilité du transporteur, on a dû aussi modifier la force probante du connaissance. La pratique a établi une relation entre le régime de la responsabilité du transporteur et la valeur probante du connaissance. On a dû tenir compte de cet état de choses. Suivant la Convention de Bruxelles, le connaissance n'a qu'une valeur probante de « *prima facie* », mais le transporteur ne peut pas infirmer la preuve qui résulte du connaissance par l'insertion arbitraire des clauses non-approbatives. Les porteurs sont très avantagés par cette nouvelle situation.

Dans le projet de loi relatif au transport de marchandises par mer de 1931, projet qui a pour but d'introduire dans la législation française les principes de la Convention de Bruxelles, on a tenu compte de la modification qu'il convient d'apporter à la valeur probante du connaissance. Lorsque ce projet sera voté, actuellement il doit encore être voté par le Sénat, le connaissance n'aura plus en France une valeur absolue à l'égard des porteurs de bonne foi, mais le transporteur pourra le combattre. Il constituera cependant un instrument de crédit plus apprécié, car la responsabilité du transporteur sera soustraite au jeu des clauses de non-responsabilité.

En tant que preuve du contrat d'affrètement, le connaissance ne soulève pas beaucoup de difficultés. La valeur d'un connaissance dépourvu de la signature du chargeur

est diversement appréciée par la jurisprudence. On attend que la Cour de Cassation se prononce d'une façon catégorique et unitaire sur cette question.

Vu : Le Doyen,
Edgard ALLIX.

Vu : Le Président de la Thèse,
Georges RIPERT.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLETY.

BIBLIOGRAPHIE

- Abbot** (Ch.). — *Law of merchant ship and seamen*, 13^e edition by Charles Lord Tenterden, Londres, 1892.
- Allemandou** (P.). — *Force probante et opposabilité du connaissement*, thèse, Bordeaux, 1921.
- Barès** (H.). — *Le connaissement direct*, thèse, Bordeaux, 1926.
- Bédarride** (J.). — *Du commerce maritime*, 2^e éd. 5 vol., Paris, 1876.
- Boistel** (A.). — *Précis du cours de droit commercial*, 3^e éd., Paris, 1884.
- Bonnecase** (J.). — *Droit commercial maritime*, Paris, 1922.
- Capitant** (H.). — *De la cause des obligations*, 3^e éd., Paris, 1927.
- Courcy** (H.de). — *Questions de droit maritime*, 4 vol., Paris, 1877-1888.
- Cresp.** — *Cours de droit maritime*, annoté, complété et mis au courant de la jurisprudence la plus récente, par A. Laurin. Paris et Aix, 1876-1885.
- Danjon** (D.). — *Traité de droit maritime*, 2^e éd. avec le concours de Jean Lepargneur, 5 vol, Paris, 1926.
- De la Rousserie.** — *Des voituriers successifs*, thèse, Paris.
- Desjardins** (A.). — *Traité de droit commercial maritime*, 9 vol. Paris, 1878-1890.
- Gaubert** (A.). — *Les ventes maritimes*, Paris, 1912.
- Hooghe.** — *Du connaissement*, thèse, Lille, 1897.
- Josserand** (L.). — *Les transports en service intérieur et en service international sauf le droit maritime*, 2^e éd., Paris, 1926.
- Lacour** (L.). — *Précis de droit maritime*.
- Lacour et Bouteron.** — *Précis de droit commercial*, 3^e éd., 2 vol, Paris, 1925.
- Lewis** (L.). — *Das deutsche Seerecht*, 2 vol., Leipzig, 1878.

- Lyon-Caen et Renault.** — *Traité de droit commercial* Tomes V et VI, « Droit maritime ». 5^e éd. avec le concours de A. Amiaud. Paris, 1931-32.
- Marais (G.).** — *Des règles de La Haye*, Paris, 1926.
— *Du crédit documentaire*, 2^e éd., Paris, 1929.
- Montier (F.).** — *Le Harter Act*, thèse, Paris, 1931.
- Poor (W.).** — *American law of charter-parties and ocean bills of lading*, Albany, 1920.
- Regimbeau (P.).** — *Le connaissement, sa nature juridique et ses fonctions à l'heure actuelle*, thèse, Bordeaux, 1924.
- Renard (J.).** — *La vente C. A. F. en droit français*, Paris, 1926.
Revue internationale du droit maritime, publiée par F. C. Autran, Paris, 1885-1923, 34 vol.
- Revue de droit maritime comparé*, publiée et dirigée par L. Dor, Paris, 1923.
- Ripert (G.).** — *Droit maritime*, 3^e éd., Paris, 1929.
- Rouville (J.).** — *Le connaissement reçu pour embarquement*, thèse, Paris, 1929.
- Sauvage (F.).** — *Manuel pratique des transports des marchandises par mer*, Paris, 1926.
- Van Bladel (G.).** — *Connaissements et règles de La Haye*, Bruxelles 1929.
- Vivanté (C.).** — *Traité de droit commercial*, 4 vol., traduit sur la 3^e éd. par Jean Escarra, Paris, 1911-12.
-

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Chapitre premier. — Connaissance preuve du chargement	3
<i>Section I. — Force probante des actes sous seing privé</i>	4
<i>Section II. — Valeur probante d'un connaissance régulier</i>	12
§ 1. Valeur probante du connaissance dans les rapports entre parties	22
§ 2. Valeur probante du connaissance dans les rapports entre parties et tiers	33
I. Situation du destinataire, date de l'embarquement	37
II. Situation des assureurs	61
<i>Section III. — Valeur probante d'un connaissance irrégulier</i>	71
<i>Section IV. — Absence du connaissance</i>	83
Chapitre II. — Connaissance preuve du contrat d'affrètement	86
<i>Section I. — Conditions de validité du connaissance en tant que preuve du contrat du transport</i>	88
<i>Section II. — Valeur probante d'un connaissance dépourvu de la signature du chargeur</i>	92
Chapitre III. — Clauses et conventions concernant les connaissances ..	102
<i>Section I. — Clauses non approbatives : qui dit être, sans approuver, poids inconnu</i>	103
<i>Section II. — Lettre de garantie</i>	114
Chapitre IV. — Valeur probante du connaissance en droit comparé et dans les conventions internationales	119
<i>Section I. — Valeur probante du connaissance en droit comparé</i>	120
<i>Section II. — Les règles de La Haye</i>	127
§ 1. Domaine d'application	131
§ 2. Indications que doit contenir un connaissance	133
§ 3. Force probante du connaissance	138
Conclusions	147
Bibliographie	151
Table de matières	153

